SAYI: 2018-2 FİYATI: 10 TL

www.otohaber.com.tr

Auto ZEITUNG işbirliğiyle

otohaber



YENİLİK
BYTON CONCEPT



MERCEDES C SERİSİ



BMW 3 SERİSİ

ISSN 1304-5709 K.K.T.C. FİYATI 11,50 TL

ALMAN ORTA SINIF MODELLERİ YAKINDA YENİ NESİLLERİYLE GELİYOR

ORTA SINIFTA KAPIŞMA

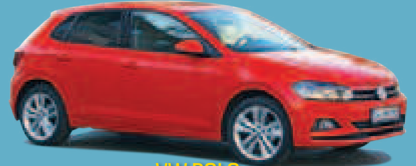


AUDI A4

SÜRÜŞ İZLENİMİ VE TESTLER



ALPINE A110
EFSANENİN DÖNÜŞÜ



VW POLO
NEREDEYSE KOMPAKT



AUDI Q5
ALTIN ORAN



SEAT ARONA
ŞEHRİN ÇÖZÜMÜ

FUAR 2018 DETROIT



HYUNDAI VELOSTER



VW JETTA



INFINITI Q INSPIRATION



FORD RANGER

AMERİKA'DAN SON YENİLİKLER





MERCEDES G SERİSİ



NISSAN XMOTION



MINI COOPER



HONDA INSIGHT

PİYASA
2017 SATIŞLARI

KARŞILAŞTIRMA
LÜKS, BÜYÜK VE HİBRİT



BMW X5



VOLVO XC90



Editör

Halit Bolkan

halit.bolkan@otohaber.com.tr

GLADYATÖRLER BELLİ OLDU



SATIŞ ÖDÜLLERİ	
En Hızlı Büyüyen Hafif Ticari Araç Markası:	Nissan
En Çok Satılan Hafif Ticari Araç Modeli:	Ford Tourneo Courier
En Çok Satılan Hafif Ticari Araç Markası:	Ford
En Hızlı Büyüyen Otomobil Markası:	Bentley
En Çok Satılan Otomobil Modeli:	Fiat Egea
En Çok Satılan Otomobil Markası:	Renault
En Çok Satılan Otomobil ve Hafif Ticari Araç Markası:	Renault

İLETİŞİM ÖDÜLLERİ	
Yılın Televizyon Uygulaması:	Ford "Ticarette Farklı Olmak Bir Başka-Yeni Ford Tourneo Courier Blackline"
Yılın Gazete Uygulaması:	JEEP "Otobüs Kamyon JEEP Bip"
Yılın Radyo Uygulaması:	Volkswagen "Volkswagen Binek Araç Tiguan Yolda"
Yılın Fuar Standı Uygulaması:	Hyundai "Autoshow 2017"
Yılın Dergi Uygulaması:	Opel "Mokka X"
Yılın Dijital ve Sosyal Medya Uygulaması:	Toyota "Toyota İnteraktif Showroom"
Yılın Outdoor Uygulaması:	Renault "Renault-Nişantaşı City's"
Yılın PR/Etkinlik Uygulaması:	Fiat "Fiat Motor Sporları: Egea Seni Piste Çağırıyor"
Yılın Sosyal Sorumluluk Projesi:	Doğuş Otomotiv "Türkiye'nin İlk Trafik Güvenliği Jingle'ı"
Yılın Entegre İletişim Kampanyası:	Toyota "Toyota Hybrid"
Yılın Basın Lansmanı:	Mercedes-Benz E Serisi
Yılın Basın Lansmanı:	Volkswagen Polo
Yılın En Dijital Markası (Vodafone):	Ford
Yılın Jüri Özel Ödülü:	Mercedes-Benz 50'nci Yıl Etkinliği

Türkiye otomobil ve hafif ticari araç pazarının 2017 sonuçları 4 Ocak'ta düzenlenen ODD Satış ve İletişim Ödülleri, 2017 Gladyatörleri organizasyonunda açıklandı. Pazar verileriyle ilgili kapsamlı haberimizi 36'ncı sayfamızdan itibaren okuyabilirsiniz. Zaten sonuçlarla ilgili en iyi açıklamayı ODD Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Bayraktar, otomotiv sektörünün dinamizmi sayesinde 2017 yılını iyi bir sonuçla tamamladıklarını söyleyerek yapmış oldu.

2017 Gladyatörleri'nde "Satış" ve "İletişim" kategorilerinde toplam 20 dalda ödül verildi. "Yılın Sosyal Sorumluluk Projesi", "Yılın PR/Etkinlik Uygulaması" ve "Yılın Entegre İletişim Kampanyası" kategorilerinde halk oylaması sonucu finale kalan çalışmalar jüri üyeleri tarafından değerlendirilerek, gecede canlı oylandı. Satış Ödülleri kategorisinde; "En Çok Satılan Hafif Ticari Araç Markası", "En Çok Satılan Hafif Ticari Araç Modeli", "En Hızlı Büyüyen Hafif Ticari Araç Markası", "En Çok Satılan Otomobil Markası", "En Çok Satılan Otomobil Modeli", "En Hızlı Büyüyen Otomobil Markası" ve "En Çok Satılan Marka" da ortaya çıkmış oldu.

Satış ile ilgili ödüllerde tek etken Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) tarafından açıklanan satış verileriydi. Bu nedenle bazı ödülleri kimin kazanacağını tahmin etmek güç olmadı. Sonuçta markalar rakiplerinin performanslarını her ay takip ediyorlar. Tabii ki Aralık ayında bazı dengeler değişebiliyor. Yılın en çok otomobil ve hafif ticari araç satılan ayı olan Aralık, şaşırtıcı sonuçlara ya da nefes nefese rekabete sahne olabiliyor. Üstelik Aralık ayında birçok marka elinde ne kadar pazarlama enstrümanı varsa kullanıyor. Konu sadece pazar payı savaşı değil; stokları da boşaltmak gerekiyor!




FORD





İDDİALI BİR KONSEPT

Çin'de üretilmesi planlanan Byton markası, CES 2018'de yüzde 100 elektrikli konsept SUV'unu tanıttı. Hızlı şarj olma özelliği, menzili ve teknolojileriyle sürekli büyüyen SUV pazarına iddialı girecek.



Byton markasının tanıttığı yüzde 100 elektrikli SUV konsepti için "Premium bir markanın denemesi." desek herhalde inanmayan olmazdı. Peki, yeni bir marka nasıl böylesine profesyonelce bir konsept tasarladı? İşin sırrı kurucularına ait: Byton'un CEO'su Dr. Carsten Breitfeld, BMW'de i8 proje mühendisi olarak görev yapmış. Breitfeld, Byton için "İlk gerçek akıllı otomobilin pazara girmesini sağlayan şirket olmak istiyoruz" diyor. Dr. Daniel Kirchert, Nissan ve BMW-Brilliance Automotive Ltd. şirketlerinde üst düzey görevlerde bulunmuş. İki yöneticiye ek olarak çok sayıda uzman mühendis de bu aracın geliştirilmesinde görev almış.

Aracın içerisinde bulunan devasa dokunmatik ekran hafif eğimli ve ön panelin neredeyse tamamını kaplıyor. Bu ekranın açısı görüşün geliştirilmesi adına 12 derece olacak şekilde belirlenmiş. Önden çekişli ya da arkadan itişli aktarmayla 325 mil (523 km) menzile sahip olan Byton, 4x4 aktarmayla ise 250 mil (402 km) sürüş menzili sunuyor. Hızlı şarj özelliğiyle 35 dakikada yüzde 80'e kadar şarj olma özelliğine sahip bu araçta görev yapan elektrikli motorlar 272 HP güç üretiyor. Çinli üretici uzun vadede 476 HP gücünde bir seçenek daha ekleyeceğini belirtiyor. Byton, 2019'da Çin'de satışa sunulacak ve 2020'de de ABD'de yollara çıkması planlanıyor.

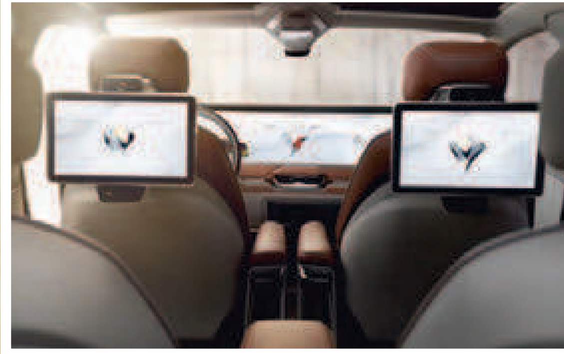
Yazı: Baturhan Boyacılar



Byton, teknoloji kadar işçilik ve malzeme kalitesiyle de iddialı olacağını söylüyor.



Byton'un 40 inçlik ekranı 1,25 metre genişliğe ve 25 santimetre yüksekliğe sahip. Yüz tanıma özelliği olan bu ekran jest kontrolü ve sesli komutları da destekliyor.



Byton'da 5G internet bağlantısı da var.

Kendine ait bir tasarım dili olan aracın 4,85 metrelik boyu BMW X5'e yakın.





ARTIK DAHA ZİNDE

Makyajla birlikte biraz görünümü yenilenen, biraz da motorunda iyileştirmeler yapılan 2 Serisi Active ve Gran Tourer modellerinde yeni şanzımanlar da görev yapıyor.

BMW'nin önden çekişli kompakt sınıf MPV'leri Active ve Gran Tourer modelleri makyajla birlikte köşeli hatlara sahip tamponlara, yeni tasarımlı LED farlara ve LED sis farlarına sahip. Klasik BMW böbreği de büyüyen bu araçta yeni multimedya ekranı ve mobil cihazlar için kablosuz şarj özelliği de bulunuyor. 2 Serisi Active ve Gran Tourer'da aktif hız sabitleyici ve trafik yoğunluk uyarı sistemi gibi sürüş destek sistemleri sunuluyor. MPV ailesinde görev yapan 3 silindirli 1,5 lt'lik motor artık 140 HP güç ve 220 Nm tork üretiyor. 116 HP güç ve 270 Nm tork üreten 1,5 lt'lik dizel motor da görev yapmaya devam ediyor. 2 Serisi Active ve Gran Tourer'ın küçük hacimli motorlarında artık 7 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzıman görev yapıyor. Tork konvertörlü 8 ileri vitesli otomatik şanzıman ise 225i xDrive ve 220d'de görev yapıyor. Plug-in hibrit versiyon 225xe iPerformance ise 224 HP sistem gücüne sahip ve 45 km elektrikli sürüş menziline sahip.



MAKYAJLI BMW i8 GELDİ

Makyajla birlikte hibrit sisteminde ve iç mekanında değişim gören BMW i8'in Coupe versiyonu 1.025.200 TL, ilk kez sunulan i8 Roadster ise 1.146.400 TL'den başlayan fiyatlarıyla BMW bayilerindeki yerini aldı. i8 modelinde görev yapan 1,5 lt'lik benzinli motor ve elektrik motoru birlikte 374 HP güç üretiyor. Makyajlı i8 Coupe, 0-100 km/s hızlanmasını 4,4 saniyede tamamlarken ortalama yakıt tüketimi ise 1,9 lt/100 km. 4,6 saniyede 0-100 km/s hızlanmasını tamamlayan i8 Roadster'ın ortalama yakıt tüketimi ise 2,1 lt/100 km. Her iki modelin de maksimum hızı 250 km/s'de sınırlandırılmış.



YENİ MOTOR

Fiat Pratico'ya 120 HP güç ve 320 Nm tork üreten 1,6 litrelik turbo dizel motor seçeneği eklendi. Ortalama yakıt tüketimi 5,1 lt/100 km olan bu aracın 1 tona varan taşıma kapasitesi bulunuyor. Pratico 1.6 Multijet'in satış fiyatı 61.900 TL'den başlıyor.



EN GÜÇLÜ DEFENDER

70'inci yaşını kutlayacak olan Land Rover'ın sınırlı sayıda üreteceği Defender Works V8 modelinde 5,0 lt'lik V8 motor görev yapıyor. Bugüne kadarki en güçlü Defender olduğu belirtilen bu araç 405 HP'lik motoruyla 5,6 saniyede 0-100 km/s hızlanmasını tamamlıyor.



BENTAYGA'YA V8 ALTERNATİFİ

Bentley Bentayga'ya benzinli V8 motor seçeneği eklendi. Yeni nesil 4,0 litrelik çift turbolu V8 motor 550 HP güç ve 770 Nm tork üretiyor. Ortalama yakıt tüketimi 11,4 lt/100 km olan Bentayga V8, 290 km/s maksimum hıza ulaşırken 4,5 saniyede 0-100 km/s hızlanması tamamlıyor. Bentayga V8'de görev yapan 10 pistonlu kaliperin sağladığı frenleme kuvveti sayesinde bu araç fren sistemiyle de oldukça iddialı. Yeni tasarım seçenekleri dahil bu araçta 22 inçlik 11 farklı jant seçeneği var.





MOTOBIKE İSTANBUL'A SAYILI GÜN KALDI

Messe Frankfurt İstanbul tarafından düzenlenecek olan Motobike Istanbul, 22-25 Şubat 2018 arasında İstanbul Fuar Merkezi'nde düzenlenecek.

Motobike İstanbul, İstanbul Fuar Merkezi'nde düzenlenecek. Motobike İstanbul'un ana destekçilerinden Moted'in trafikte yol güvenliğinin arttırılmasına dikkat çekmek için hazırladığı "Trafikte biz bir aileyiz" kampanyası da fuarın öne çıkacak bir teması olacak. Fuarda geçtiğimiz yıl olduğu gibi bu yıl da "Motobike Academy" kapsamında etkinlikler, seminerler ve atölye çalışmaları düzenlenecek. Gösteri alanında Rok Bagoros ve Birkan Polat motosiklet gösterileri yapacak. Ayrıca, ödüllü "gymkhana" yarışları da var. Özel yapım ya da kişiselleştirilmiş motosiklet ve bisikletlerin de sergileneceği "custom" alanı da fuarda yer alıyor. Motobike İstanbul bilet satışında erken dönem indirimli fiyat avantajı devam ediyor. Bu yıl yine öğrenci ve kadınlara özel olarak, Perşembe ve Cuma günleri fuar biletleri yüzde 50 indirimli olarak satışa sunuldu. Ziyaretçiler satın aldıkları her biletle, 10. yıla özel sürpriz hediyeler kazanma fırsatını da yakalayacak.

TURKUVAZ DERGİLERİ ARTIK GETİR'DE

Şehir insanının ihtiyaçlarına yanıt veren mobil uygulama Getir ile artık Turkuvaz Dergi Grubu dergilerine ulaşmak çok daha kolay. Şubat ayı itibariyle Cosmopolitan, Esquire, Home Art, Sofra, Otohaber ve Para anında ayağınıza geliyor. Getir, bu dergilere istediği zaman, istediği yerde ulaşmak isteyenlere 7/24 hizmetle yeni hayat tarzıyla eski alışkanlıkları devam ettirmenin alternatif bir yolunu üretiyor. Kredi kartı ile kolay bir şekilde sipariş verdiğiniz derginizin size ulaşmasını ise haritadan canlı olarak izleyerek, derginizin size gelmesini takip edebiliyorsunuz. Getir'in mobil uygulamasını AppStore ve Google Play'den mobil cihazlarınıza yükleyebilir veya *www.getir.com* adresini ziyaret edebilirsiniz.





AVRUPA'DAN ÖNCE TÜRKİYE'DE

Makyaja birlikte artık 1,5 lt'lik benzinli motor seçeneği de sunan Jazz, CVT şanzımanlı olarak 93.900 TL'den başlayan fiyatıyla Avrupa'da ilk olarak Türkiye'de satışa sunuldu.

Honda'nın küçük sınıftaki temsilcisi Jazz, makyajlanmasının ardından 93.900 TL'den başlayan fiyat etiketiyle Türkiye'de satışa sunuldu. Makyajla birlikte tamponları, ızgarası, farları değiştirilen Jazz'ın hatları biraz daha keskinleşmiş. Yeni mavi renk alternatifi de bulunan Jazz'da 2 farklı model seçeneği var. Jazz 1.5 Dynamic seçeneğinde görev yapan 1,5 litrelik i-VTEC motor, 130 HP güç ve 155 Nm tork üretiyor. Ortalama yakıt tüketimi 5,4 lt/100 km olan bu aracın $C0_2$ salımı 124 g/km. Jazz yeni motor seçeneği ile birlikte gelen Dynamic adlı yeni bir donanım paketinde LED farlar, ön sis farları, tavan spoyleri ve 185/55 R 16 ebatlarında lastiklere sahip parlak siyah alaşım jantlar yer alıyor. Bu aracın iç mekânda ise turuncu dikişli döşemeler, deri direksiyon simidi ve deri vites topuzu var. Ayrıca üst donanım paketlerinde 7 inçlik Honda Connect bilgi ve eğlence sistemi, çok açılı geri görüş kamerası, anahtarsız giriş ve çalıştırma ve çarpışma uyarı sistemi, şerit takip uyarısı ve trafik işareti tanıma özelliklerinin olduğu güvenlik paketi var. Jazz'da görev yapan 102 HP gücündeki 1.3 i-VTEC benzinli motor en üst donanım paketi olan Elegance ile sunulmaya devam ediyor.

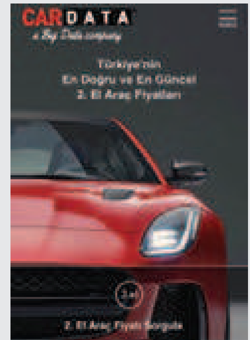
YOLCU 360

Yolcu360, araç kiralamayı kolaylaştıran çözümler sunuyor. Tüketicilere en doğru fiyattan ve en pratik şekilde günlük kiralık araç ihtiyaçlarını sunan ve onlarca araç kiralama firmasını milyonlarca tüketiciyle buluşturan yolcu360.com, araç kiralamak isteyenlere 9 taksitle ödeme imlanı sunan bir internet sitesi. Ayrıca seyahat planının değişmesi halinde yüzde 100 para iade garantisi sunuyor. Yolcu360'a internet sitesi dışında iOS ve Android mobil uygulamalarıyla da ulaşabilirsiniz.



RENAULT CARDATA'YI SEÇTİ

Renault, ikinci el operasyonlarında araçlarla ile ilgili tüm bilgileri vererek araçları online olarak fiyatlandıran Cardata uygulamasını devreye aldı. Renault, bu sistemi kullanarak takas veya alım-satım için bayilerine gelen ikinci el müşterilerine en doğru ve en güncel ikinci el araç fiyat bilgilerini saniyeler içinde verirken, güvenilirliği de sağlamış olacak.



İKİNCİ ELDE KDV SORUNU ÇÖZÜMLENİYOR

Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı, KDV sorununun çözümü için MASFED, OYDER ve sektör temsilcilerinin katılımıyla bir çalıştay düzenledi. Gelir İdaresi Başkanlığı Başkan Yardımcıları Rıza Çelen, Yıldırım Bozbıyık, Semi Okumuş ve KDV ve ÖTV'den 'den sorumlu Daire Başkanı Mehmet Arabacı'nın ev sahipliği yaptığı çalıştaya Gümrük ve Ticaret Bakanlığı İç Ticaret Genel Müdür Yardımcısı Adem Başar, MASFED Başkanı Aydın Erkoç, Genel Sekreter Niyazi Berktaş, MASFED İl temsilcileri, OYDER Genel Sekreteri Özgür Tezel ve Renault- Mais yetkilileri de katıldı. Sektörde yaşanan sorunlar ve çözüm önerilerinin masaya yatırıldığı geniş katılımlı çalıştayda KDV sorununun bu yıl içerisinde çözüme ulaştırılmasının planlandığı bildirildi. Toplantıda ikinci el otomobil ticaretinde KDV oranlarının yeniden düzenlenmesi, ticari araç satışlarındaki KDV oranları ve KDV'nin indirim konusu yapılması görüşüldü. Faturası olmayan ticari araçların KDV sorununun da konuşulduğu çalıştayda, faturası olmadan biniciden alınan ticari araçların KDV sorununun çözüme kavuşturulacağı söylendi.



YENİ SPORCU

BMW'nin elektrikli otomobil serisi olan "i" ailesinin yeni üyesi i3s, aynı zamanda yeni bir spor otomobili temsil ediyor.

Makyajlı i3 ile tanışmak için Lizbon'a gittik. i3'ün kozmetik yenilikleri ve yeni donanımları haricinde modele eklenen yeni sportif bir üye ile daha tanıştık. i3s isimli sportif versiyon daha dinamik bir i3 isteyenlere hitap ediyor.

Makyaj sonrasında i3'ün ön panjuru, farları ve tamponları değişti. Artık tam LED farlar standart olarak sunuluyor. Halojen sinyal lambaları da yerini LED olanlara bırakmış. A sütunları artık siyah renkli. Kapı çerçevelerinin üstüne ve bagaj kapağına krom çıta eklenmiş. İç mekanda 10,25 inçlik yeni dokunmatik ekran kullanılıyor. Yeni koltuk döşemelerinde de farklı renk seçenekleri sunuluyor.

i3s'te, otomobili daha geniş ve sportif göstermek amacıyla standart i3'ten farklı tamponlar kullanılıyor. Tamponlarda ve marşpiyelerdeki mavi renkli detaylar ile S versiyonu ayırt edilebiliyor. Kapı çıtalarının üstünde krom çıta yok. Tamamen siyah bir tavan çizgisi sunuluyor. İç mekanda, kırmızı ve mavi olmak üzere iki farklı renk sunuluyor. ASC ve DTC sistemlerinin yeni versiyonları sürüş güvenliği ve kontrolünü arttırıyor. i3s'te spor sürüş modu, adaptif spor direksiyon sistemi ve 10 mm daha alçak olan spor süspansiyon sistemi bulunuyor. Daha iyi bir yol tutuş için arka iz mesafesi 40 mm arttırılmış.

Aracın 4006 mm uzunluğu karşılığında 2570 mm dingil mesafesi sunabilmesi geniş bir yaşam alanı sağlıyor. 1590 mm yükseklik de uzun boylu yolcular için bile cömert baş mesafesi sağlıyor. Otomobilin kısa olmasıyla birlikte 1791 mm genişliği de dar alanlarda avantajlı olmasını sağlıyor.


i3s'i dışarıdan ayırt edebilmek için tampon ve marşpiyelerdeki mavi detaylara bakmak yeterli.

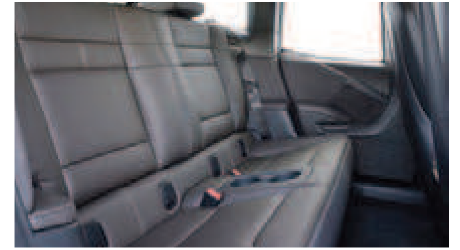




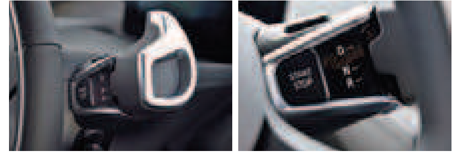
Dokunmatik kullanım özelliği de sunan 10,25 inçlik multimedya ekranı makyaj sonrasında geldi.



Modern teknoloji ürünü olan LED farlar artık standart olarak sunuluyor.



Arka koltuklarda iki yetişkin rahat edebiliyor. Arka koltuklara ulaşmak için ön kapılar açılmalı.



Direksiyon arkasında vites kontrolü yer alıyor.

Start düğmesi vites kontrolü üstünde.



260 litrelik bagaj hacmi arka koltuklar yatırıldığında 1100 litreye ulaşıyor.

Otomobilin geniş tekerlek yuvalarını sıra dışı ölçülerdeki lastikler dolduruyor. i3'e özel olarak üretilen büyük çaplı ama dar tabanlı lastikler önde 155/60 R20, arkada 175/60 R20 ölçülerine sahip. BMW i3s'in arka tekerleklere güç sağlayan 184 HP'lik elektrikli motor enerjisini lityum iyon bataryalardan alıyor. Standart i3'ün gücü ise 170 HP.

i3s'in 94 Ah kapasiteli bataryaları prizden hızlı şarj istasyonuyla 45 dakikadan kısa sürede şarj olurken, enerji geri dönüşüm özelliği de bataryaları doldurabiliyor. 280 km'lik teorik menzil yeterli gelmez ise menzil arttırıcı olarak adlandırılan ve jeneratör görevi gören 2 silindirli 647 cc'lik benzinli motor opsiyonu da sunuluyor.

i3s ile önce şehir içindeki dar sokaklarda yol aldık. Dar alanlarda manevra yapmamız gerektiğinde, küçük boyutlar ve manevra kabiliyeti çok işimize yaradı. Geniş cam yüzeyler sayesinde yola hakim olmak kolaylaşıyor. Üç kişilik yolculuğumuzda arka koltuklarda bile beklentileri karşılayan bir konfor sunulduğunu gördük. Ön kapılar açılmadan ve ön emniyet kemerlerini çözmeden arka kapıların açılmaması dezavantaj.

Otomobil sportif hızlanma tecrübesi sunuyor. 0-100 km/s verisi 6,9 saniyeyken, şehir içinde fark yaratan 3,8 saniyelik 0-60 km/s hızlanma değeri etkileyici. i3s ile otoyola çıktığımızda ise ara hızlanma performansını görebildik. Fabrika verilerine göre 80-120 km/s ara hızlanma verisi 5,1 saniye olarak açıklanıyor. Maksimum hız ise 160 km/s.

Otoyoldaki yolculuğumuz sonunda Estoril Yarış Pisti'nin park alanına ulaştık. Bu alanda kurulu olan, keskin dönüşler ve dar yollardan oluşan bir parkura girdik. Otomobilin ani şerit değişimleri, ağırlık transferleri ve dönüşlerdeki performansı çok etkileyici. CFRP olarak adlandırılan malzeme kullanılan karoser ve alüminyum şasi çok sıkı hissettiriyor. Şehir içi ve otoyol kullanımında yeterli konforu sunan süspansiyon sistemi karoser salınımlarını kontrol altında tutuyor. Direksiyon sürücünün isteklerine çok hızlı cevap veriyor.

Yazı: Koray Kodal / Lizbon-Portekiz

TEKNİK VERİLER

BMW i3s

Motor tipi ve konumu	Senkronize elektrik motoru Elektrik
Yakıt	Elektrik
Maksimum güç	135 kW/184 HP
Maksimum tork	270 Nm
0-100 km/s hızlanma	6,9 sn
Maksimum hız	160 km/s
Şanzıman	Otomatik
Menzil	280 km (200 km)
Aktarma	Arkadan itişli
Ağırlık	1340 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4006 mm/1791 mm/1590 mm
Dingil mesafesi	2570 mm
Batarya kapasitesi	94 Ah
Enerji kapasitesi	27.2 kWh
Bagaj hacmi	260/1100 lt

SONUÇ

Makyajlanan "i" ailesi modern yapısını biraz daha güncelledi. Makyajın getirisi olan BMW i3s versiyonu ise elektrikli bir şehir otomobilinden dinamizm beklentisinde olanları memnun edebilecek yapıda. Hızlanma, esneklik ve yol tutuş özellikleriyle keyif veren bir elektrikli otomobil. 27.2 kWh bataryalarıyla "kullanıcı ortalaması" ile 200 km'ye kadar menzil de sunabilmesi çekiciliğini arttırıyor. i3s'in Türkiye satış fiyatı 256.700 TL.



HAVADAR MİNİK

Makyajlanarak yenilenen 500 ailesinin en özel modellerinden biri 500C, 500'ün 60'ıncı yılı onuruna sunulan Anniversario versiyonuyla karşımıza çıktı. Sevimli minik, motor kaputu altındaki 69 HP'lik 1.2 Fire motor ve Dualogic şanzımanla kendi tarzında cabrio keyfi yaşatıyor.



Fiat 500'ü şehir içinde çok daha fazla görmeyi isterdik. Hem boyutları park ve manevralarda çok avantajlı hem de bu küçük boyutlara rağmen ön koltuklarında uzun boylular için bile yeterli yaşam alanı sunabiliyor. Arkada oturacak yolcular ise uzun boylu olmadıkları sürece kısa mesafe yolculuklarda yeteri kadar konforlu seyahat edebiliyor.

Fiat'ın 1957 yılında ilk kez yollara çıkan efsanevi modeli 500'ün 60'ıncı yılı onuruna sunulan 500C Anniversario retro detaylarıyla karşımızda. 16 inçlik hafif alaşımlı jantların tasarımı, Riviera Yeşili karoser rengi, krom kaput çıtası, eski tip Fiat logosu, krom ayna kapaklarıyla 60'lı yıllara göndermeler yapıyor. İçeride gövde rengindeki konsol kaplamalarının kullanıldığı 500C'de aynı renkte detaylara sahip yeni koltuk döşemeleri sunuluyor. Anniversario logolu paspaslar da bu versiyona özel.

500C, kendine özgü bir katalanabilir yumuşak tavan sunuyor. Otomobilin tavan sütunları sabit kalırken, yumuşak malzemeli tavan arka koltukların arkasına toplanıyor. Yolcuların üstü ve sırtlarının açık hava ile buluşması sağlanmış. Elektrikli mekanizma ile kontrol edilebilen tavan sistemi istenilirse tamamen yolcuların arkasına toplanırken istenilirse kademeli olarak da kısım kısım açılabiliyor. Yarı açılabilir tavan olarak da adlan-



60'ıncı yıla özel olarak sunulan Anniversario donanımında Riviera Yeşili rengi de özel.





Göz hizasındaki multimedya sistemi Apple CarPlay desteği sunuyor.



Katlanabilir tavan açıldığında arka koltuklara uzun boylu yolcular da rahatlıkla sığabiliyor.



Günlük kullanımlar için yeterli olan bagaj valizler için küçük.

dırabileceğimiz sistemin bir avantajı ise; yan taraflardan gelebilecek gürültü, egzoz dumanı gibi olumsuzlukları, klasik tipteki cabrio tavan mekanizmasına göre daha az içeriye yansıtması olduğunu söyleyebiliriz.





Vites konsolunda iki adet bardaklık, USB ve AUX girişleri bulunuyor.

Ön koltukların omuz destekleri kısıtlı.

500C Anniversario sadece 1.2 litre benzinli motor ve otomatik şanzımanla geliyor. 69 HP'lik atmosferik motor performans iddiasında olmasa da 500C'nin hafif karoseri sayesinde makul hızlanma verileri sunabiliyor. Alt devirlerde gaz tepkilerine hızlı tepki veremeyen motor devir yükseldiğinde daha tatminkar bir tablo sunuyor. Bunda Dualogic isimli şanzımanın da sakin yapısını etkisi var. Otomatikleştirilmiş tipte bir manuel şanzıman olan Dualogic, 500C'de türünün en iyi çalışan örneklerinden birini sunuyor. Bu tip şanzımanlar vites değişimlerindeki kesintiyle hem konfordan hem de performanstan ödün verilmesine yol açar. Ancak 500C'de vites geçişlerindeki gecikme oldukça azaltılmış. Vites değişimleri neredeyse hissedilmiyor. Bununla birlikte vites değişiminin tork konvertörlü ya da çift kavramalı modern otomatik şanzımanlardaki hız ve akıcılıkta olmadığını da söylememiz gerekli.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, atmosferik, önde, uzunlamasına
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1242 cc
Maksimum güç	51 kW/69 HP 5500 d/d
Maksimum tork	102 Nm 3000 d/d
0-100 km/s hızlanma	12,9 sn
Maksimum hız	160 km/s
Şanzıman	5 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	5,7 sn
0-80 km/s	11,0 sn
0-100 km/s	12,9 sn
0-120 km/s	23,0 sn
0-130 km/s	29,0 sn
0- 400 m	22,0 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	10,0 sn
80- 120 km/s (D'de)	13,0 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	42 m/44 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	5,9 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	4,5 lt/100 km
CO_2	105 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	3571 mm / 1627 mm / 1488 mm
Dingil mesafesi	2300 mm
Depo kapasitesi	35 lt
Ağırlık	940 kg
Test aracı lastik ölçüsü	195/45 R16
Bagaj hacmi	185 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	105.900 TL
Test aracı fiyatı	106.900 TL
Değerlendirme	



YENİ BİR ADIM

Ford'un üç yıl önce satışa sunduğu küçük sınıf SUV modeli EcoSport yenilendi. Yenilenen tasarımın dışında yeni motor şanzıman seçenekleriyle Mart ayından itibaren Türkiye'de de satışa sunulacak.

Ford'un küçük SUV modeli EcoSport yenilendi. Her ne kadar adı SUV olarak geçse de aslında bu tip araçlar markaların arayış içindeki pazarlama stratejilerinin ürünü. Yani arazi veya macera aracı demek doğru olmaz. Elbette müşterilerden aldıkları geri dönüşlerin de etkisiyle oluşmuş bir nevi "mutant" sınıf benzetmesi yapabiliriz. Ford EcoSport şehir kullanımına yönelik bilhassa kadın sürücülere iyi bir alternatif olarak görülebilir. Özellikle güvenlik duygusunu pekiştiren yüksekliği küçük sınıf otomobil özellikleriyle birleştirmesiyle asıl maharetini ortaya koyuyor. Markanın resmi olarak sınıfa dair tanımlaması da şöyle: "SUV'ların sağlamlığını ve işlevselliğini, kentli araçların pratikliğiyle buluşturuyor." EcoSport 2014 yılında Avrupa'da pazara sunulmasından bu yana, 166 bin adetten fazla sattı.

Ford EcoSport yeni tasarımıyla eski hatlarına yakın ancak daha da modern ve Ford'un yeni dönem tasarım diline iyice ayak uydurmuş. Geliştirilmiş dinamik, güçlü dış tasarımıyla dikkat çekiyor. Yeni model, 12 renk seçeneğinin yanı sıra daha da fazla kişiselleştirme seçeneği sunuyor. Bunlardan biri olan kontrast renk seçeneği ile tavan ve arka spoylerden başlayıp yan aynalara kadar olan bölgenin rengi farklılaştırılarak şık bir görünüm yakalanıyor. Yine Ford geleneğine yakın ama daha modern ve az düğmeli sade yeni iç tasarım var. Ortada bulunan 8 inçlik dokunmatik ekran, ısıtmalı direksiyon ve ayarlanabilir bagaj bölmesi dahil bol saklama alanlarıyla başarılı detaylara sahip. Analog gösterge tablosu yine klasik Ford çizgilerinde: Kolay okunuyor ve bilgilere rahatlıkla ulaşılabiliyor. Oturma pozisyonu otomobilin yüksekliği ve Ford'un bu konulardaki genel başarısıyla birleşince gerçekten ideal bir duruma gelmiş. Görüş açıları oldukça iyi. Malzeme kalitesi ne beklediğinizle doğru orantılı. Ama bu sınıf bir araç için bence oldukça yeterli. İşçilik ve detaylar da son derece tatmin edici. İç mekan otomobilin dışarıdan gözüktüğü kadar geniş değil elbette ama ön koltuklarda gayet rahat oturma alanı bulabiliyorsunuz. Otomobilde donanım seçeneklerine göre farklı konfor detayları var. İç mekan için sunulan akıllı saklama çözümlerinden biri olan bagaj alanı kaplaması, gizli depolama sağlamak için



1,0 lt'lik benzinli ve 1,5 lt'lik dizel motorlarda yakıt ekonomisi kadar çekiş gücü de ön planda.

yükseltilebiliyor ya da bagaj kapasitesini 334 litreye çıkarmak üzere alçaltılabiliyor. Bagaj kaplamasında kullanılan bal peteği konstrüksiyon, her gram için çelikten daha güçlü hale getirilirken 300 kg'dan fazla ağırlığı destekleyebiliyor.

Bu arada yeri gelmişken belirtelim EcoSport'un en karakteristik özelliği yana doğru açılan bagaj kapağı. Bu kullanışlılık anlamında dezavantaj yaratabilir. Tekrar içeriye dönersek yeni orta konsola entegre edilen katlanabilir bölme, kayar kol dayanağının tablet bilgisayarlar veya çeşitli eşyalar için saklama bölmesi ve CD çaların torpido gözünün üzerinde yeni bir konuma yerleştirilmesi gibi çözümlerle saklama alanlarının kullanışlılığı arttırılmış.

Otomobil, Mart itibarıyla ülkemizde satışa sunulacak. Önden çekişli, 6 ileri vitesli manuel şanzımanlı, 1,5 lt 125 HP EcoBlue dizel model, dört tekerlekten çekiş sistemiyle yıl ortasından itibaren piyasaya sürülecek ve daha düşük CO_2 ile daha düşük yakıt tüketimi sağlayacak. Seçenekler arasında Ford'un 1,0 lt EcoBoost benzinli motorunun 140 HP ve 125 HP versiyonları yer alıyor. 2018 yılı ortasından itibaren 6 ileri vitesli manuel şanzımanlı 1,0 lt 100 HP EcoBoost motor da sunulacak.

Türkiye'de ilk etapta bayilerdeki yerini alacak olan 1,0 lt 125 HP EcoBoost motor, 5,8 l/100 km yakıt tüketimi değerine sahip. 6 ileri vitesli otomatik şanzıman ve direksiyondan vites değiştirme özelliğiyle kombine edilmiş. Kullanma fırsatını yakaladığımız bu model 3 silindir ve 1,0 lt hacmine rağmen EcoSport'un gövdesinde verimli bir hızlanma ve esnekliğe sahip. Şanzıman da tork ve güç değerlerine göre planlanmış yapısıyla motorla birlikte gerçekten iyi bir iş çıkarıyor. Bilmeyen bir sürücüyü otomobilin olduğundan daha güçlü olduğu konusunda ikna etmek zor olmayacaktır.

Yol tutuş açısından EcoSport yine Ford karakteristiğini ortaya koyabiliyor. Yüksek yapısına rağmen haşarı bir küçük sınıf gibi şasi dinamiklerine sahip. Ardışık gelen virajlarda ağırlık transferlerini çokça yapsanız bile araç iyi bir yol tutuş ortaya koyabiliyor. Direksiyon hissi de oldukça sportif.

Otomobilin ön yürüyen altyapısı bu bileşenlerle birlikte çizgisinde kalmayı

Yeni Fiesta'dan alınan multimedya sistemi özellik açısından kapsamlı.

yüksek standartlarda başarıyor. Bunları yaparken de klasik bir Ford sürüş keyfi ortaya çıkarabiliyor. Süspansiyon nispeten sert ama biraz önce bahsettiğim yol tutuş için daha yumuşak bir kapanma ve açılma efekti sunması mümkün olamazdı. Konfor konusunda handikapları olduğu aklınıza gelebilir. Şehir içi sürüşlerde gözlemlediğimiz kadarıyla gerek süspansiyon odaklı iç mekan konforunda gerekse de ses açısından pek sorun yoktu.

Son olarak EsoSport'un daha sportif ST-Line versiyonu da tüketicinin beğenisine sunulacak. EcoSport ST-Line, Ford Performance stili tampon ve yan bölmeleri, siyah tavan çıtaları ve far çerçeveleri, 18 inç koyu renkli alaşım jantları, ST-Line logolarını farklı tavan rengi seçeneklerini sunuyor. İç mekanda ise deri kaplamalı, alt kısmı düz tutulan özgün ST-Line direksiyon, geri dönüşümlü polyesterden üretilen ekolojik süet Miko-Dinamica şeritli parçalı deri koltuklar, deri kaplamalı el freni ve vites topuzu, ST-Line logolu eşik plakaları ve paslanmaz çelik sportif pedallar yer alacak.

Yazı: Koray Muratoğlu Lizbon-Portekiz



Çift renkli karoser modası EcoSport'ta da kendini gösteriyor.

TEKNİK VERİLER

Ford EcoSport 1.0 EcoBoost

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	3/12
Silindir hacmi	999 cc
Maksimum güç	92 kW/125 HP 6300 d/d
Maksimum tork	170 Nm 4400 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,6 sn
Maksimum hız	180 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	5,8 lt/100 km
CO_2 emisyonu	134 g/km
Ağırlık	1275 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4096 mm / 1816 mm / 1713 mm
Dingil mesafesi	2519 mm
Depo kapasitesi	45 lt
Bagaj hacmi	356-1238 lt

SONUÇ

Küçük SUV'lar artık otomotivin lokomotif sınıfları arasında yer alıyor. Ford da bu sınıfa Türkiye'de biraz gecikmeli de olsa iddialı bir giriş yapıyor. EcoSport sürüş dinamikleri ve donanımı dışında 4 tekerlekten çekişli bir alternatif sunmasıyla da sınıfında fark yaratacak modellerden biri.



Audi A4

2019 ortasında yollara çıkması beklenen revize edilmiş A4'te tasarım anlamında önemli değişiklikler yapılacak. Donanım ve motor özellikleri de güncellenen modelin özellikle Çin pazarında daha iyi satışlar elde etmesi amaçlanıyor.



DEĞER ARTIŞI



Orta sınıfın gurme modelleri Almanya'dan çıkıyor. Önümüzdeki iki yıl içinde, Audi, BMW ve Mercedes seçeneklerinin sayısını arttıracak. A4, 3 Serisi ve C Serisi'nde nelerin değişeceğini inceledik.

Orta sınıf. Küçük değil, ama çok büyük de değil. Yani her şey ortalarda. Öyle mi? Audi, BMW veya Mercedes gibi markalar için bu tür bir tanım aslında gereksiz tevazuyu ve bir çeşit alttan almayı temsil ediyor. Zira Alman premium üçlüsünün orta sınıf modelleri gelişmiş bir otomobil üretim sanatı, olabilecek donanım özelliklerinin neredeyse tamamı ve 5 metre sınırı aşılmadan zengin bir lüks felsefesi anlamına geliyor. Bu aralar premium bir orta sınıf model satın almayı düşünenler için önümüzdeki iki yıl tercih anlamında kolay geçmeyecek: 2018 yılında BMW'nin sembol modelleri arasında yer alan 3 Serisi yeni nesliyle yollara çıkarken bu yıl içinde Mercedes'in yanıtı makyajlı C Serisi olacak. 2019'un ortasındaysa sırayı neredeyse yeni nesil algısı yaratacak kadar kapsamlı bir biçimde revize edilecek olan Audi A4 alacak.

Eskiden de olduğu gibi malzeme ve işçilik kalitesi ve kayda değer sürüş dinamizmiyle dikkat çeken Audi A4 ile başlayalım. Sunduğu özellikler bugün pek çok kişi için çok başarılı. Ancak iş tasarıma, özellikle de sedan versiyonda, geldiğinde eleştiri sesleri yükseliyor. Yenilikçi olmamakla eleştirilen güncel A4 Sedan tasarımında makyaj operasyonunda yeni A7 Sportback'in felsefesi benimsenecek. Kapsamlı değişikliklerde amaçlanan temel hedef otomobilin sahip olduğu içsel kalite ve değerlerin dışarıdan da fark edilmesi. Daha geniş ve basık bir ön ızgarayı da kapsayan yeni ön tampon, keskin farlar, daha kon-

Makyajlı C Serisi ilk kez bir dizel plug-in hibrit versiyonla satılacak.



turlu bir motor kaputu ve belirginleştirilen çamurluklarla birlikte yeni daha doğrusu makyajlı A4'ün daha güçlü ve kendinden emin görünmesi amaçlanıyor. Normalde makyaj operasyonlarında sac yüzeylere pek dokunulmaz. Bunun ana nedeni yeni kalıp maliyetlerinin çıkacak olmasıdır. Ancak A4'te mühendisler bu kez saca da müdahale edecek. Arka tasarımda spektaküler değişimlerden kaçınılsa da yeni difüzörlü tampon ve tıpkı yeni A7 ve A8'de olduğu gibi birbirine bir ışık bandıyla bağlanan stopların kullanılmasıyla otomobilin genişlik algısı arttırılacak.

MLB Platformu kalıyor

Audi'nin 2019'daki bu güncelleme operasyonunda teknik anlamında köklü değişiklikler yapmayacağını biliyoruz. Ancak bu durum, bir sonraki nesilde neler olacağından bahsetmemize engel değil. Gelecekte A8 dışındaki modeller, daha doğrusu A4, A6 ve A7 aynı platformu paylaşacak: MLB. Uzunlamasına motor yerleşimli ve önden çekiş odaklı modellerin temelini oluşturacak olan bu platformda hibrit ve elektrikli motorlar için gerekli altyapı da sunulmuş olacak. Yeni platformun en az 2027 yılına kadar tedavülde olması bekleniyor.

Daha keskin hale getirilecek tasarımla birlikte A4'ün aerodinamik özelliklerinin de daha iyi bir seviyeye çekileceği iddia edilirken, Audi CO2 emisyonunun da düşürüleceği sözünü veriyor. 4 silindirli küçük TFSI'dan RS4'teki çift turbo beslemeli 3,0 lt'lik V6'ya kadar tüm benzinli motorlar için küçük güç artışları planlanıyor. Bu arada benzinli motorlarda da emisyon değerlerini düşürmek için partikül filtresine geçiliyor. Mevcut A4'teki 1,4 lt'lik baz benzinli motorun yerini 1,5 lt'lik TFSI alacak. Dizel cephesine bakıldığında uzun yıllardan beri başlangıcı 2,0 lt'lik 4 silindirli TDI'ın yaptığı görülürken revize edilmiş nesilde 1,5 lt'lik yepyeni bir 4 silindirli TDI'ın kullanılması da gündemde. 136 ve 184 HP'lik iki güç kademesiyle sunulması planlanan yeni TDI seçenekleri Türkiye pazarında çok önemli bir yer tutmaya aday. Güncel modeldeki 12 volt elektrik sisteminden 48 volta geçiş yapılarak hafif hibritlerin önü açılacak. Peki, hafif hibrit ne anlama gelecek? Daha yüksek elektrik kapasitesi sayesinde otomobilin "süzülme" menzili ve rekuperasyon (enerjinin geri kazanımı) potansiyeli yükselecek. Bununla birlikte park manevralarını da elektrik

Mercedes C Serisi

Nisan ayında tanıtılacak olan makyajlı nesilde merkezi logolu tüm versiyonlarda elmas ön ızgara kullanılacak. Klasik yıldızlı versiyonlarda daha seçkin bir ızgaraya yer verilecek. Arka bölümde stoplarda yeni bir ışık grafiği dikkat çekiyor.





Yeni nesil 4 silindirli motorlara yer verilse de sıralı 6 silindirli üniteler için bir sonraki nesli beklemek gerekecek.



Yatay hale gelen multimedya ekranı, dijital göstergeler ve yeni dokunmatik kontrol paneli makyajın getirileri arasında.

enerjisiyle gerçekleştirmek mümkün olacak.

Bu yıl takvimler Nisan ayını gösterirken Mercedes makyajlı C Serisi ile birlikte Alman orta sınıf atağının ilk adımını atmış olacak. Tüm karoser tiplerini kapsayan makyajlar birlikte E Serisi'nde olduğu gibi çift dijital ekranlı kokpite geçiş yapılacak. Ancak E Serisi'nden farklı olarak, C Serisi'nde direksiyonun arkasındaki opsiyonel dijital ekran tüp efektiyle çevrelenecek. Teknolojik açıdan bakıldığında makyajlı C Serisi'nin artık ve E ve S serilerine daha yakın duracağını söylemek mümkün. Ağabeylerden alınan sürüş yardımcılarıyla birlikte güvenlik ve konforda önemli bir artış sağlanacak. Virajlar veya kavşaklar gibi hızın düşürülmesinin gerektiği koşullarda adaptif hız sabitleyici hızı belirlenmiş olan seviyeye otomatik olarak düşürüp hız limiti ortadan kalktığında yeniden eski seviyeye çıkartacak. Bu hız ayarlamasında çalışma karakteri seçilmiş olan sürüş programına (Eco, Comfort ve Sport) göre değişecek. Multibeam LED olarak adlandırılan gelişmiş LED farlar da makyajın getirisi arasında yer alan opsiyonlardan biri ve 650 metreye varan aydınlatma menzilleriyle dikkat çekiyorlar.

Mercedes C Serisi Orta Sınıfta Önde

Türkiye pazarında düşük hacimli bir dizel ve benzinli motoru olmasının avantajını sonuna kadar kullanan Mercedes-Benz C Serisi, 2017 yılında en önemli iki rakibinin toplamından daha fazla satıldı. Audi ve BMW, düşük hacimli motor isteyenlere sadece benzinli motorlarıyla yanıt verebildikleri için geri planda kaldı.



* Sadece sedan versiyonlar



BMW 3 Serisi

BMW'nin sportif orta sınıfının şimdiye kadar üretilen her neslinde dinamik sürüş vaadi yerine getirildi. Daha düşük bir ağırlık merkezi, daha düşük ağırlık ve ideale yakın bir ağırlık dağılımı: Tüm bunlar yeni 3 Serisi'nin anahtar kelimeleri arasında yer alıyor. Planlanan prömiyer sonbahar.

C Serisi: 5 binden fazla yeni parça

Mercedes, karoserdeki değişimler oldukça kısıtlı tutulmuş olmasına rağmen makyajlı C Serisi'nde 5 binden fazla parçanın değişeceğinden bahsediyor. 2,0 lt'lik yeni bir 4 silindirli benzinli motor mevcut 1,6 ve 2,0 lt'lik ünitelerin yerini alsa da Türkiye gibi vergilendirmenin silindir hacmine göre yapıldığı pazarlar için 1,6 lt'lik mevcut benzinlilerin de korunması bekleniyor. Güncel E Serisi'nde karşımıza çıkan OM 654 kodlu 2,0 lt'lik dizel motor, 2,1 lt'lik emektar OM651'in yerini alıyor.

Daha sportif: Yeni BMW 3 Serisi

Bavyera'ya dönelim. Ingolstadt ve Stuttgart'tan gelen rakipler büyük ya da küçük makyajlarla döngülerini sürdürürken Münih yeni bir nesille karşımıza çıkıyor. Güncel modelin tarzını koruyan yeni nesilde farlar artık ön ızgarayla birleşmeyecek. Boyutlarda önemli değişiklikler yapılmazken uzunlukta 6 cm, aks mesafesinde de 2 cm civarında bir artış bekleniyor. Otomobilin 5 Serisi'nden türetilen altyapısı sayesinde sürüş kalitesinin bir üst sınıftaki ağabeyinin seviyesinde olması hedefleniyor. Bununla birlikte söz konusu çeviklik olduğunda modelin sınıfının referansı olmayı sürdürmesine kesin gözüyle bakabiliriz. Bu çeviklikte yüksek ve çok yüksek dayanımlı çelikle alüminyumun akıllıca kullanılmasıyla elde edilen malzeme mühendisliğinin de büyük payı olacak. Zira bu sayede yeni 3 Serisi hem daha rijit hem de hafif bir otomobil haline gelecek. Güncel nesilde sıkça eleştiri alan kabin içi malzeme kalitesinin yeni nesilde çok daha ön planda tutulacağının sözünü veren BMW'nin yeni X3'te kullandığı malzemeler düşünüldüğünde bu sözün karşılığının olacağını tahmin etmek zor değil. Jest kontrolü, dokunmatik ekran ve merkezi kumanda ünitesi iDrive olmak üzere 3 kontrol felsefesini bir arada sunacak modelde analog göstergelerin dışında dijital ekran seçeneği de olacak.

Motor seçeneklerinde başlangıcı 1,5 lt'lik 3 silindirli benzinli ünite yaparken 2,0 lt'lik 4 silindirli ve 3,0 lt'lik 6 silindirli motorların kullanımı sürecek. Benzin partikül filtresinin kullanımı dikkat çekerken, tüm motor seçeneklerinde emisyon ve tüketim değerlerinde yüzde 5 civarı düşüş hedeflenmiş. Bu sonbaharda üretimi başlayacak olan yeni 3 Serisi'nde ilk kez M3'e daha ulaşılabilir bir M Performance versiyonu sunulacak. Audi S4 ve Mercedes-AMG C 43 ile rekabet edecek olan M340i 360 HP gücünde olacak. Dizel versiyon M340d ise 320 HP üretecek. Plug in hibrit versiyonlara önem veren güncel 3 Serisi'nde 330e ile bunu belli eden BMW, yeni nesilde de bunu sürdürecek. Ve hatta yüzde 100 elektrikli bir "i" versiyonunu da gündemde tutuyor. BMW elektrik enerjisini sadece düşük tüketim ve emisyon için değil, yüksek performans için de kullanacak. Gelecek nesil M3'te sıralı 6 silindirli benzinli motorla şanzıman arasında ek olarak 200 HP civarında doping yapacak elektrikli bir motorun kullanılmasıyla ilgili çalışmalar sürüyor. BMW, gücün depolanması için gereken bataryaların geliştirilmesini 2004 yılından bu yana kendi içinde sürdürüyor.







Güncel 5 Serisi'nde karşımıza çıkan sürücü odaklı kokpitin bir benzeri yeni 3 Serisi'nde de kullanılacak.



Korkmayın! 3 Serisi'nde motorlar hala uzunlamasına ve arkadan itiş korunuyor. 3 silindirli dizel motora da yer verilebilir.



Uzaktan kumandalı park etme özelliği orta sınıfta farklılık anlamına gelecek.

YORUM

Stefan Miete-Eray Özgür

Audi nihayet çekici bir tasarımı da iş modelleri arasına ekliyor. Güncel A4'e yapılacak olan tasarım dokunuşları zaruri. Çünkü model selefiyle karşılaştırıldığında bile tozlu görünüyor. Mercedes C Serisi makyajında yeni motorları ve kokpiti ön plana çıkartırken güvenlik donanımlarında da artış var. Peki, BMW? Markanın genlerine işleyen sürüş keyfini bilindik bir tarzda ama daha değerli bir atmosferde sunmaya hazır. Bakalım tüketiciler bu değişimlere nasıl tepki verecek.

Yeni Opel

GRANDLAND X

Araçta görülen donanım ve ekipmanlar Türkiye paketlerinde farklılık gösterebilir veya opsiyonel olarak sunulabilir. Grandland X'in ortalama yakıt tüketimi 4,3 ile 5,5 lt/100 km arasında, CO_2 emisyon değerleri 2008/692/EC direktifine göre 111/127 g/km arasındadır.

HAYATI BÜYÜK YAŞA



Hayat her an karşına çıkan fırsatlarla dolu!
Onları değerlendirip hayatı büyük yaşamak, senin elinde.
Çünkü bi' değişiklik yaparsan hayatında büyük fark yaratırsın.
Şimdi sen de büyük yaşamaya başla; Grandland X sana kusursuz bir şekilde ayak uydurmaya hazır.

Grandland X'le tanıştığın an, sürekli ertelediğin o küçük şehir dışı planları tekrar gözünün önüne gelecek.
Çünkü **1652 litreye kadar genişleyebilen bagaj** hacminde tüm planların için yer var. İstersen olta takımını ya da golf çantanı al, hemen yola çık!



Yeni Opel

GRANDLAND X

Araçta görülen donanım ve ekipmanlar Türkiye paketlerinde farklılık gösterebilir veya opsiyonel olarak sunulabilir.
Grandland X'in ortalama yakıt tüketimi 4,3 ile 5,5 lt/100 km arasında, CO_2 emisyon değerleri 2008/692/EC direktifine göre 111/127 g/km arasındadır.

HAYATI BÜYÜK YAŞA



Hayat her an karşına çıkan fırsatlarla dolu!
Onları değerlendirip hayatı büyük yaşamak, senin elinde.
Çünkü bi' değişiklik yaparsan hayatında büyük fark yaratırsın.
Şimdi sen de büyük yaşamaya başla; Grandland X sana kusursuz bir şekilde ayak uydurmaya hazır.

Grandland X'le tanıştığın an, sürekli ertelediğin o küçük şehir dışı planları tekrar gözünün önüne gelecek.
Çünkü **1652 litreye kadar genişleyebilen bagaj** hacminde tüm planların için yer var. İstersen olta takımını ya da golf çantanı al, hemen yola çık!



İDEAL ŞEHİRLİ

Seat'ın yeni crossover temsilcisi Arona, boyutları, fonksiyonelliği, motor ve şanzıman ikilisiyle tam bir şehir otomobili olarak karşımıza çıktı. Rakiplerinin uzun süredir mücadele ettiği bir sınıfa en son gelen öğrenci olan Arona, arayı kapatabilecek mi?



Malzeme kalitesi başarılı seviyede. Düğme yerleşimi ergonomik.



Vitesin önünde USB ve AUX girişi bulunuyor. Multimedya sistemi mobil cihazlarla uyumlu. 8 inçlik ekrandan geri görüş kamerası net şekilde izleniyor. Yakıt ekonomisi grafiklerle izlenebiliyor.

Seat'ın ikinci crossover modeli Arona, markasına tamamen yeni bir tüketici kitlesi kazandıracak. Modern tasarımı, güncel teknolojiyi yakalayan elektronik donanımları, yeni nesil motor ve şanzıman seçeneğiyle genç bir kitleyi etkileyecektir.

Arona, Volkswagen Grubu'nun yeni nesil platformu MQB A0'ı kullanıyor. 4138 mm uzunluk ve 2566 mm'lik dingil mesafesiyle küçük crossover sınıfında rekabet ediyor. Platform kardeşi Ibiza'dan 79 mm daha uzun, dingil mesafesi 2 mm daha fazla, 108 mm daha yüksek ve genişliğe de aynı.

Arona'nın ön tampon altından başlayan koyu renkli plastik koruma, lastik yuvalarının çevrelerine, marşpiyelere ve arka tampon altına kadar uzanıp otomobili çepeçevre sarıyor. Bu kaplama, park ve manevralarda yaşanabilecek küçük temaslarda otomobilin boyasını koruyor. Aynı zamanda, işlevselliği dışında otomobile arazi aracı havası katıyor. Standart olarak gelen tavan rayları ve yüksek karoser ile crossover sınıfına uygun bir tasarım elde edilmiş. En üst donanım seviyesi olan Xcellence donanımında siyah, gri, turuncu ya da gövde rengi tavan seçenekleri sunuluyor. Gövdeden farklı renkteki tavan ile otomobilin dinamik göründüğünü söyleyebiliriz.



Seat'ın tasarım felsefesine uygun olarak Arona'da da keskin çizgilerle şekillenen karoseri üstünde belirgin "ütü" izleri bulunuyor. Bu sayede sade ama modern bir tasarım elde edilmiş. Petek görünümlü panjur tasarımında hava girişi gibi görünen detayların büyük bir kısmı kapalı. Panjur ile uyumlu açıda hizalanan farlarda LED gündüz aydınlatması ve LED stoplar standart olarak sunuluyor. Test aracımızda bulunan tam LED farlar ise opsiyonel olarak alınabiliyor.

Otomobilin ölçüleri sebebiyle yaşam alanı beklentimizi de düşük seviyede tutmuştuk. Ama içerisine geçtiğimizde ön ve arka koltuklarda bile uzun boylu yolcuların diz ve baş mesafesi sorunu yaşamadığını gördük. Ancak arkadaki yüksek şaft tüneli ayak alanını kısıtlıyor. Otomobilin ön ve çapraz görüş açıları sorunsuz. Kabin yeteri kadar aydınlık. Malzeme kalitesi başarılı seviyede. Test aracımızdaki deri görünümlü konsol kaplamasının premium bir algı yarattığını söyleyebiliriz. Çoğunluğu sert plastik malzemeden oluşan konsolda farklı yüzeyli malzemeler kullanılarak genel kalite algısı yüksek seviyede tutulmuş.

İç mekan tasarımında da dışarıda olduğu gibi keskin ve köşeli çizgiler kullanılmış. Gözü yormayan iç tasarım derli toplu görü-

yor. Düğme yerleşimi konusunda ergonomi gözetilmiş. Sürücünün dikkatini dağıtacak karmaşık kumanda grupları bulunmuyor. Test aracımızdaki 8 inçlik multimedya ekranı rahat kontrol edilebilen bir sistem. Havalandırma ızgaralarının olduğu yerde, daha yüksek bir konuma yerleştirilmiş olsaydı ergonomik olarak daha başarılı olabilirdi.

Arona şimdilik 1,0 litre 95 HP ve 110 HP turbo benzinli motor seçeneklerine sahip. 95 HP'lik TSI motor manuel şanzımanla, 110 HP'lik TSI ise sadece otomatik şanzımanla alınabiliyor. Yılın ilk çeyreğinde dizel motor seçeneği de fiyat listesine eklenecek.

Test aracımız Arona 1.0 EcoTSI DSG, alt devirlerden itibaren yeteri kadar canlı bir çalışma karakterine sahip. Ayak

Ateca'nın fiyat listesi sadece 1,0 litrelik benzinli motorlardan oluşuyor. En düşük MTV dilimine giren 1,0 litre motor hacmi vergi ödemelerinde avantajlı. Makul tüketim ve hızlanma performansı dengesi kuran Ateca 1.0 EcoTSI DSG, sürüş özellikleriyle de şehir içinde pratik bir otomobil.

sürümeden hızlanan Arona, şehir içinde atak bir sürüş karakteri sunuyor. Otoyol kullanımında ise özellikle araç sollamalarında sürücüsünü zor durumda bırakmayan Arona, yüksek hızlara çıkılması gerektiğinde makul şekilde hızlanarak sorun yaşatmıyor. Üç silindirli benzinli motorun çalışma gürültüsü dizel motor kullanıyormuş izlenimi yaratabiliyor. Bu sesi sportif bulanlar olabileceği gibi konfordan çaldığını da düşünenler olacaktır.

Yakıt tüketimine baktığımızda 6,0 lt/100 km'lik ortalama tüketim ile ekonomik olabildiğini görüyoruz.

Çift kavramalı (DSG) otomatik şanzımanlı otomobilimiz, yokuş kalkış desteği

Bagaj kapağı üstündeki Seat logosu diğer modellerden alışıldığı gibi bagaj açma fonksiyonuna sahip değil.



Arka koltuklarda üç yolcu için baş mesafesi sorunu yok. Ortadaki yolcu için ayak alanı kısıtlı.



400 litrelik bagajın zemin yüksekliği ayarlanabiliyor. Koltuklar katlanınca hacmi 1280 litreye kadar arttırmak mümkün.



Çift kavramalı otomatik şanzımanın S modu ve manuel değişim modu bulunuyor.

sayesinde rampalarda aracın geri kayması durumunu yaşatmıyor. Otomatik şanzımanın vites seçimlerinde zamanlama ve hız yeterli hissettiriyor. Daha farklı bir vites zamanlaması isteyenler için S modu kullanılabilir ya da manuel olarak vites kolu ile vites geçişleri yönetilebilir.

Karoser yüksekliği başarılı şekilde ayarlanan otomobil otoyol kullanımında, yüksek hızlarda ve yan rüzgarlı yol şartlarında aşırı derecede salınımlı yolculuk sağlamıyor. Otomobil çizgisini korumakta zorlanmadan ilerliyor. Serte yakın süspansiyon ayarları viraj ve dönüşlerde karoseri kararlı halde tutuyor. Süspansiyon sistemi yol üstündeki bozuklukları kabine taşıyıp konfor eksikliği yaşatabiliyor. Kış lastiklerinin de bu konuda etkisi var.

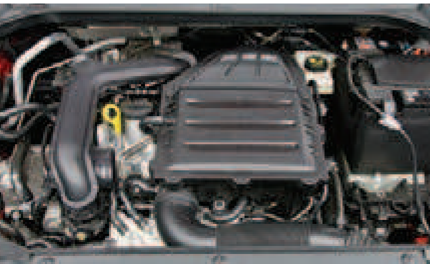
Direksiyon sistemi dengeli ayarlanmış. Aşırı derecede yumuşak ya da sert değil. Yönlendirme hassasiyeti başarılı. Sürücünün isteklerine hızlı cevap veriyor.

Otomobilin küçük boyutlarının ve manevralarda yumuşak yönlendirme sağlayan direksiyon sistemi sayesine, dar alanlarda hareket etmek stressiz şekilde gerçekleşiyor.

Arona'nın 1,0 lt 95 HP'lik manuel şanzımanlı seçeneği 92.000 TL ile baz fiyatı oluşturuyor. Test aracımızdaki gibi otomatik şanzıman istenilirse 110 HP'lik motor 100.000 TL'den Style donanımıyla alınabiliyor. En üst donanım paketi Xcelence ise 107.000 TL. Rakipleri arasındaki Nissan Juke 1.2 Turbo benzinli manuel 82.600 TL, 1.6 benzinli otomatik 86.565 TL'den satılıyor. Renault Captur 1.2 TCe EDC'nin başlangıç fiyatı 91.850 TL. Opel Crossland X 1.2 AT 104.500 TL'den, Peugeot 2008 1.2 PureTech EAT6 109.000 TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor. Bu tabloda Seat Arona'nın fiyatıyla sınıfında öne çıkamadığı, sınıf ortalamalarını yakalayan bir fiyatla satıldığını görüyoruz.

Genel olarak baktığımızda modern ve keyif veren bir otomobil olduğunu söyleyebileceğimiz Arona dizel motor seçeneğinin de fiyat listesine eklenmesiyle elini biraz daha güçlendirecektir.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer



1,0 litrelik, üç silindirli turbo benzinli motorun karakteristik bir çalışma sesi var.

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	3/12
Silindir hacmi	999 cc
Maksimum güç	85 kW/115 HP 5000 d/d
Maksimum tork	200 Nm 2000-3500 d/d
0-100 km/s hızlanma	10,0 sn
Maksimum hız	182 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Boş ağırlık	1135 kg
Bagaj hacmi	400-1280 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde MacPherson süspansiyon sistemi, arkada torsiyon bağlantılar. Ön ve arkada gazlı amortisörler.
Dönüş çapı	10,6 metre
Fren ön/arka	Disk
Test aracı lastik ölçüsü	205/55 R17
Lastik	Pirelli Sottozero

Donanım

ASR, EBA, EBD, HBA, ESBS, İkincil çarpışma freni, yorgunluk tespit sistemi, yokuş kalkış desteği, ön, yan ve perde havayastıkları, klima, hız sabitleme sistemi, elektrikli camlar, 5 inçlik dokunmatik renkli ekran, Bluetooth, çok fonksiyonlu direksiyon, deri direksiyon ve vites topuzu, LED gündüz farları ve stoplar, arka park sensörü, 16 inçlik hafif alaşımlı jantlar.

Rakipler



Opel Crossland X
Arona gibi sınıfın yeni üyelerinden olan Crossland X 1,2 litre benzinli ve 1,6 litrelik dizel motor seçenekleriyle farklı alternatifler sunabiliyor.

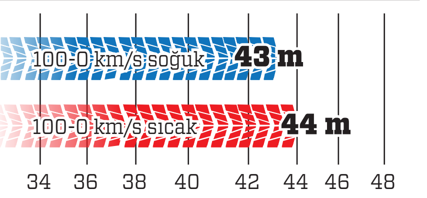


Renault Captur
Benzinli ve dizel motorlarında otomatik şanzıman sunabilen Captur fiyat konusunda da rekabetçi olabiliyor.

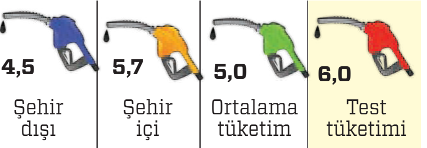
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	3,6 sn
0-80 km/s	7,1 sn
0-100 km/s	10,7 sn
0-120 km /s	14,7 sn
0-130 km/s	17,8 sn
0- 400 m	17,5 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	5,6 sn
80- 120 km/s (D'de)	7,6 sn

Fren mesafesi

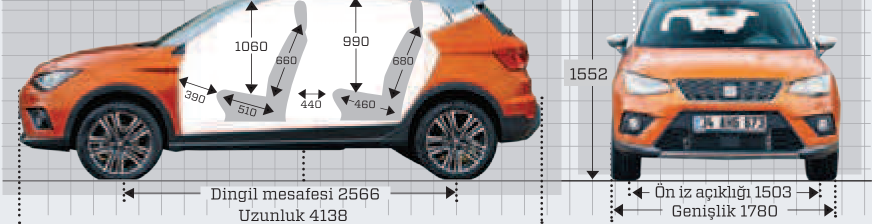


Gürültü	
Rölantide	42 dB(A)
50 km/s (D'de)	57 dB(A)
100 km/s (D'de)	62 dB(A)
120 km/s (D'de)	67 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	113 g/km
Depo kapasitesi	40 lt
Menzil (test tüketimine göre)	690 km



Bakım	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	1.757 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/3/12
Baz fiyat	100.000 TL
Test aracı fiyatı	124.837 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Geniş ve aydınlık kabin, modern tasarlanan kabindeki ergonomi.
✗ Cam tavan opsiyonu sunulmuyor, yüksek şaft tüneli.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Donanım listesinde perde havayastıklarının standart olması.
✗ Şerit takip asistanı, kör nokta uyarısı ve aktif fren sistemi gibi donanımlar yok.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ Alt devirlerden itibaren canlı motor,
✗ Henüz 1,0 litrelik benzinli motor haricinde başka seçenek bulunmuyor.

FİYAT
✓ Baz donanım seviyesinden itibaren tatminkar bir liste sunuluyor.
✗ Sınıfında daha rekabetçi fiyatlar sunan rakipleri var.

Fren mesafesi ölçümü kış lastikleri ile yapılmıştır.



TARZINA SADIK

Daha modern ve her şeyden öte daha dinamik: Baştan sona yenilenen Bentley Continental GT ile ilk randevumuza çıktık.

Londra'nın cadde manzarasına baktığınızda bir Bentley Continental GT'nin neredeyse Almanya'nın herhangi bir şehrindeki Golf kadar sık görüldüğü hissine kapılabilirsiniz. Bunda aslında şaşılacak bir durum yok. Modelin yollara çıktığı 2003 yılından bu yana geçen zamanda iki nesilde 66.000'den fazla otomobil satıldı.

Şimdi sıra üçüncü nesilde. İlk iki nesilde hantal olmakla eleştirilen Continental GT, üçüncü neslinde Porsche Panamera ile aynı altyapıyı kullanıyor. Acaba bu geçiş, eleştirileri susturmak için yeterli mi? Bu sorunun yanıtını vermeden önce, yeniliklere bir göz atalım. Yuvarlak farlar, eğimli tavan ve kaslı arka çamurluklar gibi artık geleneksel tanımını hak eden tasarım öğelerine yeni nesilde de yer verilirken, iç mekanda dijital çağ ve klasik detaylar başarıyla harmanlanmış.

Alüminyum karoser selefine göre daha basık, kaslı ve atletik görünürken, otomobilin ön kısmındaki tampon-tekerlek mesafesi de kısaltılmış. Kullanılan malzemeler sayesinde bir önceki nesille karşılaştırıldığında 130 kg'lik bir hafifleme sağlansa da karşımızdaki otomobilin hala 2,2 tonu aşan bir dev olduğunu unutmamalıyız. Direksiyonun başına geçip Continental GT ile yola çıktığımızda yeni neslin eskisine göre en az yarım ton hafiflediği hissine kapılıyoruz. Bunda sadece 635 HP gücündeki W12 motorun etkisi yok. Schaeffler tarafından geliştirilen ve çalışmak için 48 volt akıma ihtiyaç duyan elektro-mekanik yalpa kontrolü, virajlarda ortaya çıkan gövde salınımlarını kontrol altında tutuyor. Bu özellik sayesinde Continental GT sadece doğrusal olarak çok iyi hızlanmıyor, virajları da bir sporcu gibi alıyor. 52:48'lik ön-arka aks ağırlık dağılımı, gerektiğinde gücün tamamını arka aksa gönderebilen 4x4 sistemi ve ZF üretimi çift kavramalı otomatik şanzıman da bu sportiflikte etkili. Tüm bu güç ve performans dozuna karşın otomobilin mükemmel tanımını hak eden bir kalite sunan iç mekanına mutlak bir huzur hakim ve gürültü yalıtımı sansasyonel. Tıpkı havalı süspansiyon sisteminin yarattığı konfor gibi.

Yazı: Paul Englert-Eray Özgür



Birinci sınıf kalitenin hakim olduğu iç mekanda modern ve klasik unsurlar bir arada sunuluyor.



TEKNİK VERİLER
Bentley Continental GT

Motor tipi ve konumu	W tipi, çift turbo, önde uzulamasına
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	12/48
Silindir hacmi	5950 cc
Maksimum güç	467 kW/635 HP 6000 d/d
Maksimum tork	900 Nm 1350-4500 d/d
0-100 km/s hızlanma	3,7 sn
Maksimum hız	333 km/s
Şanzıman	8 kademeli otomatik
Aktarma	4x4
Ortalama yakıt tüketimi	12,2 lt/100 km
CO_2 emisyonu	278 g/km
Ağırlık	2244 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4850 mm / 1954 mm / 1405 mm
Dingil mesafesi	2851 mm
Depo kapasitesi	90 lt
Bagaj hacmi	358 lt

SONUÇ

Yeni Bentley Continental GT modern, dinamik ve güçlü bir otomobil. Ancak şanslıyız ki karakterinin özünü hala o kendine has İngiliz tarzı oluşturuyor. Teknoloji ve estetiğin bir arada sunulması çok etkileyici.





İSTİKRAR KORUNDU

Türkiye otomobil ve hafif ticari araç toplam pazarı 2017'de, 2016'ya göre yüzde 2,8 azalarak 956.194 adede geriledi. Hafif ticari araç satışlarında yüzde 3'lük artış olmasına rağmen otomobil satışları yüzde 4,5 azaldı.

Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) verilerine göre otomobil ve hafif ticari araç toplam satışları 2017'de 956.194 olarak gerçekleşti. 2017 yılı binek ve hafif ticari araç satışlarını, 983.720 adet olan 2016 satışları ile karşılaştırdığımızda toplam pazarda yüzde 2,8 oranında bir daralma söz konusu. Binek ve hafif ticari araç satışı toplamında Renault, 135.535 adetle 2017 yılı için pazar lideri konuma yükseldi. Fiat Egea Sedan ise 42.990 adetlik satışı ile 2016'nın en çok satılanı olan Ford Courier'den liderlik tahtını devralarak Türkiye'de en çok satılan model oldu. En çok satılan ticari araç ise 30.342 satış adediyle Ford Courier oldu.

Otomobil satışları 2017 yılında, 756.938 adet olarak gerçekleşen 2016'ya kıyasla yüzde 4,5 oranında azalarak 722.759 oldu. Otomobil satışları sınıflara göre değerlendirildiğinde, Türkiye pazarının yüzde 82,7'sini A (mini), B (küçük) ve C (kompakt) segmentlerindeki araçlar oluşturdu. C segmenti araçlar yüzde 52,3 pazar payı ve 377.935 satış adedi ile en fazla araç satışının yapıldığı sınıf oldu. C segmentini 217.319 satış adedi ve yüzde 30,1 pazar payı ile B segmenti takip etti. Karoser tipine göre değerlendirdiğimizde ise en çok tercih edilen yüzde 49,4 pazar payı ve 356.852 satış adediyle sedan otomobiller oldu. Sedanları yüzde 27,8 pazar payı ve 201.111 satış adediyle hatchback karoserli otomobiller izledi. Station tipindeki otomobil satışlarındaki yüzde 28'lik artış ise dikkat çekici. 2016'da 8.100 olan toplam satışlar 2017'de 10.370'e ulaştı. SUV'ların yükseliş trendi de sürdü. SUV satışları yüzde 5,6 oranında artarak 129.354 adede ulaştı. Silindir hacimlerine göre değerlendirildiğinde, MTV ve ÖTV artışlarından doğal olarak en çok etkilenen 2000 cc üstü otomobiller oldu. 2016 yılına göre, 1600 cc altındaki otomobil satışlarında yüzde 4,8, 1,6-2,0 lt aralığında silindir hacmine sahip otomobillerde yüzde 4,1, 2000 cc üstü silindir hacmine sahip otomobil satışlarında ise yüzde 46,9 oranında azalma görüldü. 1600 cc altındaki otomobiller yüzde 96,1 pazar payı ve 694.464 adetle en yüksek paya sahip grubu oluşturdu. 1600-2000 cc aralığındaki otomobiller 22.493 satış adediyle yüzde 3 pay elde etti. 2000 cc üstü otomobiller ise 4.039 adetle yüzde 0,3 pay elde edebildi. 2017



yılında Türkiye genelinde 85kW altı 55 adet, 121 kW üstü 21 adet olmak üzere toplam 76 adet elektrikli otomobil satışı gerçekleşti. Ayrıca 4 bin 507 adet hibrit otomobil satıldı.

Emisyon değerlerine göre bakıldığında, en yüksek payı 307.659 adetlik satış ve yüzde 42,6 oranıyla 100-120 g/km arasındaki otomobiller elde etti. 120-140 g/km arasındaki otomobiller 167.311 adet satıldı ve yüzde 23,1 pay aldı. 140-160 g/km aralığındaki modeller 115.376 adet satıldı ve toplam araç sayısı içerisindeki oranı ise yüzde 16 oldu. 20.918 adet satılan 160 g/100 km ve üstünde emisyon değerine sahip araçlar yüzde 2,9'luk dilimi aldı. En çevreci grubu oluşturan, emisyon değeri 100 g/100 km'den daha düşük olan modeller ise 111.495 adet satılırken yüzde 15,4'lük paya sahip oldu. Dizel otomobil satışları geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 5,2 oranında azaldı.

2017 yılı dizel otomobil satış adetleri, bir önceki yılın aynı dönemi ile kıyaslandığında, 440.890 adet ile yüzde 61'e geriledi. Bu oran, 465.152 adet aracın satıldığı 2016'da ise yüzde 61,5 idi. Otomatik şanzımanlı otomobil satışları 2016 yılına göre % 0,8 oranında arttı. Otomatik şanzımanlı otomobil satışlarının payı 2016'ya göre yüzde 57,3'den, 437.488 satış adediyle yüzde 60,5'e adet yükseldi.

Hafif ticari araç pazarı ise gövde tipine göre değerlendirildiğinde, en yüksek satışa yüzde 70,2 pazar payı ve 163 bin 940 satış adediyle van tipi araçlar ulaştı. Onları 28.052 adet ve yüzde 12 payla kamyonet, 20.688 adet ve yüzde 8,9 payla minibüs izledi. Son sırada ise 20.755 adet ve yüzde 8,9 payla pikaplar yer aldı.

Yazı: Emre Güler

MARKALARA GÖRE YÜZDESEL SATIŞ DEĞİŞİMİ

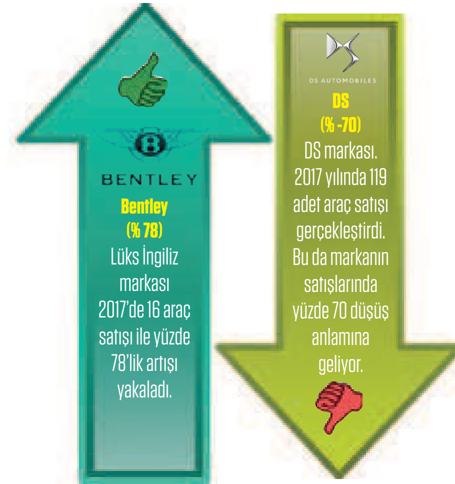
MARKA	2017	2016	%
BENTLEY	16	9	+78
LEXUS	101	64	+58
HONDA	26.421	20.501	+29
IVECO	2.566	2.175	+18
PEUGEOT	40.482	35.563	+14
FIAT	120.049	106.106	+13
SUZUKI	4.316	3.931	+10
VOLVO	4.470	4.100	+9
SUBARU	1.726	1.584	+9
NISSAN	34.822	32.053	+9
JEEP	2.357	2.192	+8
RENAULT	130.276	121.707	+7
MASERATI	76	72	+6
DACIA	48.370	47.529	+2
INFINITI	122	120	+2
FORD	111.064	109.604	+1
HYUNDAI	52.265	51.762	+1
LAMBORGHINI	7	7	0
MAZDA	1.412	1.427	-1
AUDI	21.585	22.005	-2
KARSAN	1.573	1.693	-7
MITSUBISHI	4.250	4.739	-10
CITROEN	22.757	25.418	-10
LAND ROVER	1.879	2.108	-11
FERRARI	16	18	-11
MINI	1.480	1.688	-12
VOLKSWAGEN	117.481	134.535	-13
ASTON MARTIN	25	29	-14
TOYOTA	45.209	52.832	-14
SKODA	24.679	28.876	-15
MERCEDES-BENZ	34.631	40.736	-15
SSANGYONG	617	761	-19
PORSCHE	670	827	-19
OPEL	44.707	55.471	-19
KIA	14.528	18.350	-21
ISUZU	2.678	3.414	-22
SEAT	16.064	20.637	-22
BMW	19.564	27.166	-28
JAGUAR	339	481	-30
SMART	105	192	-45
ALFA ROMEO	320	634	-50
DS	119	400	-70
CHERY	0	144	-100
PROTON	0	51	-100
TATA	0	9	-100
TOPLAM:	**956.194**	**983.720**	**-2,8**



Geçen yıl 634 adet satılan Alfa Romeo bu yıl 320 adet satılarak en çok düşüş yaşayan markalardan biri oldu.

EN ÇOK SATILAN 10 MARKA		
1	Renault	130.276
2	Fiat	120.049
3	Volkswagen	117.481
4	Ford	111.064
5	Hyundai	52.265
6	Dacia	48.370
7	Toyota	45.209
8	Opel	44.707
9	Peugeot	40.482
10	Nissan	34.822

Ay	Binek	Ticari	Toplam
Ocak	25.689	9.634	35.323
Şubat	34.658	12.307	46.965
Mart	55.616	18.186	73.802
Nisan	57.998	17.990	75.988
Mayıs	65.799	19.623	85.422
Haziran	66.164	17.494	83.658
Temmuz	62.384	19.913	82.297
Ağustos	54.890	17.646	72.536
Eylül	53.423	17.929	71.352
Ekim	70.488	21.264	91.752
Kasım	75.956	24.903	100.859
Aralık	99.694	36.546	136.240
Toplam	**722.759**	**233.435**	**956.194**



BİNEK OTOMOBİL TOPLAMI		
Sıra	**Marka**	**Adet**
1	Renault	113.454
2	Volkswagen	89.688
3	Fiat	61.364
4	Hyundai	49.281
5	Opel	44.707
6	Dacia	41.914
7	Toyota	40.658
8	Ford	39.850
9	Nissan	32.043
10	Peugeot	29.981
11	Honda	26.421
12	Mercedes-Benz	25.588
13	Skoda	24.679
14	Audi	21.585
15	BMW	19.564
16	Seat	16.064
17	Citroen	14.709
18	Kia	10.937
19	Volvo	4.470
20	Suzuki	4.316
21	Jeep	2.357
22	Land Rover	1.879
23	Subaru	1.726
24	Mini	1.480
25	Mazda	1.412
26	Porsche	670
27	SsangYong	362
28	Mini	354
29	Jaguar	339
30	Alfa Romeo	320
31	Infiniti	122
32	DS	119
33	Smart	105
34	Lexus	101
35	Maserati	76
36	Aston Martin	25
37	Bentley	16
38	Ferrari	16
39	Lamborghini	7
	Toplam	**722.759**

RENAULT MAİS GENEL MÜDÜRÜ BERK ÇAĞDAŞ

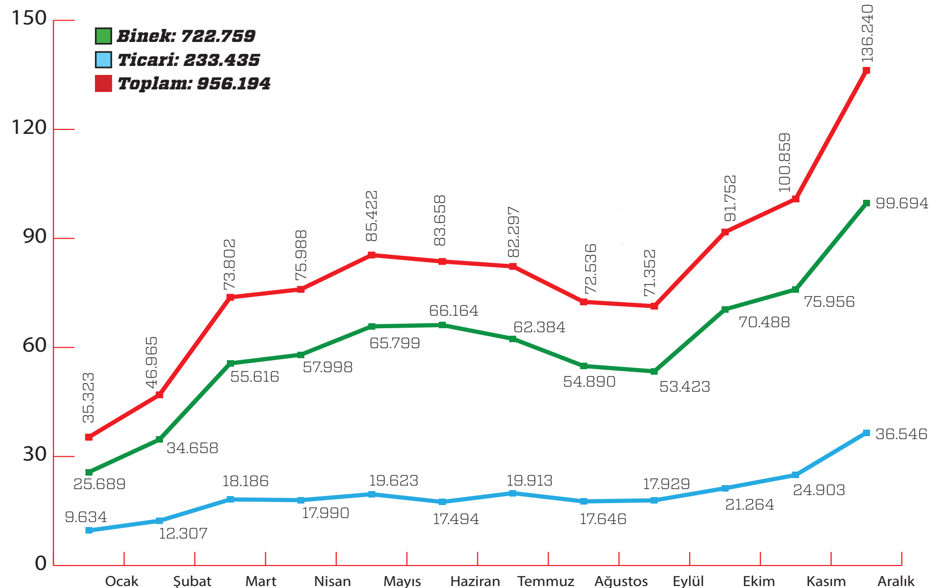


2017 yılı Renault ve Dacia markaları açısından çok başarılı sonuçlar elde ettiğimiz bir yıl oldu. Renault markası, Kadjar'dan sonra yenilenen Captur ve Koleos ile SUV ailesini tamamladı. Renault Grubu olarak, hedeflerimiz doğrultusunda markalarımızın pazar paylarını arttırmayı sürdürüyoruz. Renault, 2017 yılında gerçekleştirdiği 130 bin 276 satış adedi ile daralan pazarda geçen yıla göre yüzde 1,3 artış sağladı ve yüzde 13,6 pazar payı elde ederek binek ve hafif ticari araç pazarının lideri konumuna yükseldi. Markamız yüzde 1,6 artış ile 15,7 pay elde etti, Ayrıca OGD (Otomotiv Gazetecileri Derneği) tarafından Türkiye'de Yılın Otomobili seçilen Megane Sedan ile birlikte Clio HB Türkiye'de en çok satılan model sıralamasında ikinci ve üçüncü sırada yer alıyor. Bu başarılı performansı sergileyen iki modelimizin de Türkiye'de Oyak Renault Fabrikaları'nda üretiliyor olması bizim için ayrıca bir gurur kaynağı.

Fiat İş Birimi Direktörü Altan Aytaç



Sedan, Hatchback ve Station Wagon karoser seçenekleriyle müşterilerin tercihine sunduğumuz Egea Ailesi'nin Sedan versiyonunun 2017 yılında satış rakamı 42 bin 990 adede ulaştı. Geçtiğimiz yıl toplamda 47 bin 704 adet satış rakamına ulaşan Fiat Egea Ailesi, 2015 Kasım ayında pazara sunulduğu ilk günden bu yana toplamda 91 bin 638 adetlik satış adedine ulaşarak haklı başarısını ortaya koydu. İç pazarda olduğu gibi dünya pazarlarında da satışa sunulduğu ilk günden bu yana önemli bir satış başarısı elde eden Fiat Egea'nın Türkiye'de iki yıldır en çok satılan model olması bizim için büyük bir gurur. Ayrıca Fiat markası 2017 yılında 120 bin 49 adetlik satış ile 2016 yılına göre satışlarında yüzde 13'lük artış gerçekleştirdi.



EN ÇOK SATILAN 10 MODEL

1	Fiat Egea Sedan	C	42.990
2	Renault Megane Sedan	C	39.272
3	Ford Courier	Ticari-Binek	36.521
4	Renault Clio HB	B	31.265
5	Volkswagen Passat	D	29.609
6	Fiat Fiorino	Ticari-Binek	27.441
7	Fiat Doblo	Ticari-Binek	26.892
8	Toyota Corolla	C	26.565
9	Renault Symbol	B	22.052
10	Ford Focus Sedan	C	21.333

TÜRKİYE'DE ÜRETİLEN BİNEK ARAÇLAR

1	Renault	76.433
2	Fiat	59.207
3	Toyota	33.361
4	Hyundai	22.440
5	Honda	19.171
6	Ford	6.179
	Toplam	216.791

TÜRKİYE'DE ÜRETİLEN HAFİF TİCARİLER

1	Ford	67.026
2	Fiat	52.103
3	Isuzu	2.376
4	Karsan	1.573
5	Mitsubishi	369
6	Peugeot	43
7	Citroen	25
	Toplam	123.515



Mercedes C Serisi Sedan 10.990 adet ile lüks sınıfta en çok satılan model oldu.

EN ÇOK SATILAN 30 BİNEK

1	Fiat Egea Sedan	C	42.990
2	Renault Megane Sedan	C	39.272
3	Renault Clio HB	B	31.265
4	Volkswagen Passat	D	29.609
5	Toyota Corolla	C	26.565
6	Renault Symbol	B	22.052
7	Ford Focus Sedan	C	21.333
8	Volkswagen Polo	B	20.484
9	Opel Astra Sedan	C	19.995
10	Nissan Qashqai	SUV	19.771
11	Hyundai i20	B	19.432
12	Honda Civic Sedan	C	19.171
13	Dacia Sandero	B	18.706
14	Volkswagen Golf	C	18.102
15	Dacia Duster	SUV	16.970
16	Peugeot 301	B	15.813
17	Hyundai Accent Blue	B	11.947
18	Volkswagen Jetta	C	11.420
19	Mercedes-Benz C Serisi	D	10.990
20	Citroen C-Elysee	B	10.903
21	Seat Leon	C	10.104
22	Skoda Octavia	C	9.093
23	Volkswagen Tiguan	SUV	8.720
24	Skoda Superb	D	8.423
25	Fiat Linea	C	8.337
26	BMW 5 Serisi	E	7.964
27	Hyundai Tucson	SUV	7.697
28	Opel Corsa	B	7.514
29	Opel Astra HB	C	6.860
30	Peugeot 3008	SUV	6.395

HAFİF TİCARİ ARAÇLAR

Sıra	Marka	
1	Ford	71.214
2	Fiat	58.685
3	Volkswagen	27.793
4	Renault	16.822
5	Peugeot	10.501
6	Mercedes-Benz	9.043
7	Citroen	8.048
8	Dacia	6.456
9	Toyota	4.551
10	Mitsubishi	3.896
11	Kia	3.591
12	Hyundai	2.984
13	Nissan	2.779
14	Isuzu	2.678
15	Iveco	2.566
16	Karsan	1.573
17	Ssangyong	255
	TOPLAM	233.435



EN ÇOK SATILAN 10 HAFİF TİCARİ

1	Ford Courier	30.342
2	Ford Transit	28.885
3	Fiat Fiorino	26.047
4	Fiat Doblo	25.120
5	Renault Kangoo	10.651
6	Volkswagen Caddy	9.889
7	Volkswagen Transporter	9.404
8	Peugeot Partner Tepee	7.728
9	Citroen Berlingo	7.218
10	Ford Transit Custom	6.599

Ford Courier 30.342 adet satıldı ve en çok satılan ticari araç unvanını bu sene de korumayı başardı.

Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış A.Ş. CEO'su Ali Haydar Bozkurt



Türkiye'de 2017 yılını 45 bin 209 adetlik satış ile kapatan Toyota'nın satışlarında Hilux da önemli rol oynadı. ODD verilerine göre; en yakın rakibinden 1023 adet daha fazla tercih edilen Hilux, 4 bin 550 adetlik satış adedi ve yüzde 23'lük pazar payıyla segmentinin birincisi olmayı başardı. 2017'de 4 bin 110 adetlik hibrit otomobil satışı gerçekleştirdik. Böylelikle toplam satışlarımız içindeki hibrit payı yüzde yüzde 9.1'e ulaştı. Bugün Türkiye'de satılan her 100 hibrit otomobilden 92'si Toyota markalı. Bilinirliğin artması için yaptığımız çalışmalar ile geçtiğimiz yıl 863 adet olan hibrit otomobil satışımızı yüzde 376 oranında artırmayı başardık.

Mercedes-Benz Türk Otomobil Grubu İcra Kurulu Üyesi Şükrü Bekdikhan



Mercedes-Benz Türk Otomobil Grubu İcra Kurulu Üyesi Şükrü Bekdikhan 2017 yılında Mercedes-Benz satışları globalde 2,3 milyon adede ulaşarak bir önceki yıla oranla yüzde 9,9 büyüme gerçekleştirdi ve Mercedes-Benz premium segmentte bu yıl da lider oldu. Türkiye'de de premium segmentte 25.588 adetlik satış rakamıyla ilk sıradaki yerimizi koruduk. Türkiye otomobil pazarında yüzde 4,5 oranında bir gerileme yaşanırken, 2016 yılının Kasım ayında yapılan yeni ÖTV düzenlemesi premium segmentte yüzde 17 seviyesinde bir gerilemeye yol açtı. Bu doğrultuda 2017 yılı için yeni vergi yapısına, maliyet artışlarına bağlı olarak yıl içerisinde yapılan fiyat artışlarına uyum sağlamakla geçirdiğimiz bir yıl oldu diyebiliriz. Tüm bunlara rağmen ulaştığımız satış seviyesinden ve tabii ki premium segmentte lider olarak yılı kapatmaktan dolayı mutluyuz. Bu başarımızda, C-Serisi Sedan, Coupé ve Cabriolet modellerinin yanı sıra E-Serisi, A-Serisi ve CLA modelleri en önemli aktörler oldu. 2017 yılında özellikle bayi ağımızla birlikte ikinci el araç satış operasyonunun yapılandırılmasına önem verdik ve yeni araç satışlarındaki kayıplarımızı bu iş alanında gidermeye gayret ettik. Ayrıca Daimler'in kurumsal stratejisine paralel olarak müşteri odaklı dijitalleşme çabalarımızı yoğunlaştırdık. Bayilerimizin dijital alt yapısını zenginleştirdik, internet üzerinden servis ve test sürüşü randevusu gibi uygulamaları hayata geçirdik. Mükemmel müşteri deneyimine yönelik bayi ağımızın satış ve satış sonrası alanlardaki yeni yatırımları da hız kesmeden devam etti.

HİBRİT ÇAR

BMW ve Volvo, SUV sınıfında hibrit modelleriyle karşı karşıya geldi. Hibrit sistemlerindeki 2,0 litrelik benzinli motorları sayesinde düşük vergi dilimine giren rakipler, dizel ekonomisinin yanında benzinli motorun konforu ve performansını vaat ediyorlar. Bakalım hangisi daha başarılı.





BMW'nin 2,0 litrelik turbo benzinli motoru önde uzunlamasına yerleştirilmiş.

PIŞMASI



Volvo'nun ön tekerleklerine güç veren 2,0 litrelik turbo benzinli motoru önde enlemesine konumlandırılmış.

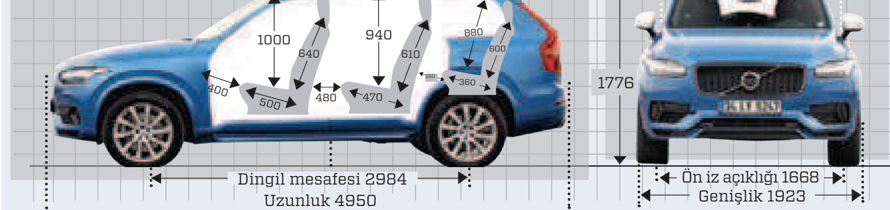
XC90'ın X5'den 64 mm daha uzun olması ve bataryaların konumu fazladan iki koltuğa sahip olmasını sağlıyor.

Kristal vites topuzu hibrit modele özel. Vites konsolunda sürüş modu kumandası bulunuyor.

Hibrit sistemin çalışması multimedya ekranından detaylı şekilde takip ediliyor.

ÖLÇÜLER

Volvo XC90
Tüm uzunluk değerleri mm cinsindendir.



Teknoloji geliştirme konusunda lider markalardan olan BMW ve Volvo, bu kez hibrit SUV'larıyla karşı karşıya geldi. BMW X5 ve Volvo XC90'da benzinli ve dizel motor seçeneklerinin yanı sıra hibrit motor seçenekleri de bulunuyor. İki rakip de prizden şarj edilebilir (Plug-in) bataryalara sahip.

BMW X5, hibrit seçeneğine xDrive40e iPerformance ismini vermiş. Otomobilin hibrit sistemini öne konumlandırılan 2,0 litrelik TwinPower turbo benzinli motor ve elektrikli motor oluşturuyor. Toplam sistem gücü 313 HP olarak açıklanıyor. Toplam sistem torku ise 600 Nm. X5 xDrive40e, değişken oranlı dört tekerlekten çekiş ve 8 ileri vitesli otomatik şanzımanla geliyor.

X5'in hızlanma performansını öğrenmek için önce fabrika verisine bakıyoruz. 0-100 km/s hızlanması 6,8 saniye olarak belirtilmiş. Test ölçümlerinde ise bu değere çok yakın olan 6,9 saniye elde edildi. Bu sonucu değerlendirirken, bu cüssedeki bir otomobilin neredeyse kompakt sınıf bir sporcu kadar atik olduğunu söyleyebiliriz. X5'i daha önce benzinli ve dizel motor seçenekleriyle de test etmiştik. İçten yanmalı motorlarıyla kendisinden beklenilen canlılığı sağlayan otomobil hibrit ile hızlanma performansındaki atiklik algısını bozmuyor. Sistem akıcı ve uyumlu çalışıyor. Otomobil sürücünün her hızlanma isteğine net cevap veriyor. Gecikme yaşanmıyor.

Fabrika verilerine göre ortalama yakıt tüketimi 3,4 lt/100 km gibi çok iddialı bir değer. Bu veriye pek yaklaşamasak da test ölçümlerinde elde ettiğimiz 7,2 lt/100 km'lik yakıt tüketimini yine de ekonomik olarak değerlendirebiliriz. Sonuçta üst sınıf bir SUV için 7,2 lt/100 km'lik ortalama tüketim çok başarılı bir sonuç.

Otomobil, elektrik modu sayesinde bataryalar tam doluyken 30 km mesafeyi sadece elektrik enerjisi kullanarak alabiliyor. Bu durum hem kullanım maliyetini düşürüyor, hem çevreyi koruyor hem de elektrik motorunun sessizliği kabine konfor olarak yansıyor.

X5'in gaz, direksiyon, süspansiyon ve şanzımanı kontrol eden, Comfort, Sport ve Eco Pro modları haricinde hibrit sistem için de sürüş modaları var. Pratik ve anlaşılır bir kullanımı olan eDrive sürüş modları, Auto eDrive, Max eDrive ve Save Battery seçenekleri sunuyor. Save Battery, bataryalardaki enerjinin az olduğu zamanlarda içten yanmalı motoru kullanıp enerji depolanmasını veya mevcut enerjiyi korumasını sağlıyor. Max eDrive modu 120 km/s hıza kadar sadece elektrikli motor ile yol almayı sağlıyor. Sistem daha yüksek hızlarda veya hızlanma potansiyeli olmadığı durumlarda otomatik olarak içten yanmalı motora geçiş yapıyor. Auto modda ise sürüş hızı ve batarya şarjına göre elektrikli motor ve içten yanmalı motorda en verimli

çalışma kombinasyonunu belirliyor. Bataryalar yüzde 12 ile 100 arasındaysa otomobil 70 km/s hıza kadar elektrik enerjisiyle ilerleyebilir. Daha yüksek hızlarda, ani hızlanma isteklerinde otomatik olarak benzinli motora geçiş yapıyor. Bataryalar yüzde 12 altında doluluktaysa 55 km/s hıza kadar, ortalama hızlanma ile tamamen elektrikli olarak yol alabiliyor.

Eğer bu sınıfta hibrit motorla 7 kişilik oturma kapasitesi isteniliyorsa XC90, X5'in direkt olarak önüne geçiyor. Çünkü X5'te hibrit motorla sadece 5 koltuk sunulurken XC90 T8'de 4 ve 7 koltuk seçenekleri bulunuyor. XC90'ın daha uzun olması ve bataryaların şaft tünelinde olması sayesinde daha fazla bagaj hacmi ve üçüncü koltuk sırası sunabiliyor. BMW X5'teki bagaj hacmi 500 litreyken 7 koltuklu XC90, 640 litre bagaj hacmi sağlıyor. X5'in bataryalarının arka aks üstünde olması koltuk sınırlamasını ve bagaj hacmini açıklıyor.

Volvo XC90'daki hibritin adı T8 Twin Engine AWD. XC90'nın güç üniteleri toplam 407 HP güç ve 640 Nm maksimum tork sağlıyor. Bunun için önde yer alan 2,0 litrelik benzinli motora destek olan çift aşırı beslemeye (turbo+kompresör) teşekkür etmek gerekli. XC90'ın arkaya konumlandırılan elektrikli motoru X5'e göre 18 kW daha güçsüz olmasına rağmen içten yanmalı motorun güç farkı performansı etkiliyor. XC90'nın 0-100 km/s hızlanması 5,6 saniye olarak belirtiliyor. Test ölçümlerindeki 5,9 saniyelik veri de bu değere oldukça yakın. XC90 T8, 94 kg daha ağır olmasına rağmen hızlanma ve maksimum hız verileri açısından X5'e göre daha iyi. X5'in maksimum hızı 210 km/s olarak açıklanırken XC90 230 km/s maksimum hıza ulaşabiliyor.

Yakıt tüketimine baktığımızda 2,7 lt/100 km'lik fabrika verisi karşımıza çıkıyor. Bu çok ütopik. Test ölçümlerinde elde ettiğimiz veri ise 10,0 lt/100 km. Bize göre bu tüketim bile makul sayılabilir. XC90 T8, bataryaları tam doluyken 40 km mesafeye kadar sadece elektrik enerjisi kullanarak gidebiliyor. Bu da X5'ten 10 km daha fazlasını sunduğu anlamına geliyor. XC90'ın sürüş modlarından Pure, 125 km/s hıza kadar devrede. Yakıt tüketimin azaltmak için mümkün oldukça elektrikli motorla ilerleme sağlanıp güç arka tekerleklere iletiliyor. Hybrid modda, varsayılan ayarlar devrede. Maksimum konfor gözetiliyor. Arka tekerleklere güç ileten elektrikli motor ve ön tekerleklere güç ileten içten yanmalı motor ayrı ayrı ya da birlikte çalışabiliyor. Power modu elektrik ve benzinin gücünü aynı anda kullanıp sürekli dört tekerlekten çekiş ile yol alınmasını sağlıyor. Direksiyon, şanzıman ve fren sistemi daha sportif bir sürüş için hazırlanıyor.

Volvo'da X5'den farklı olarak off-road ayarları da sunuluyor. 40 km/s hızın altında çalışan bu modda elektronik kontrollü sınırlı kaydırmalı diferansiyel devreye giriyor.



X5'in 4886 mm'lik uzunluğu, XC90'a göre manevra ve park avantajı sağlıyor.



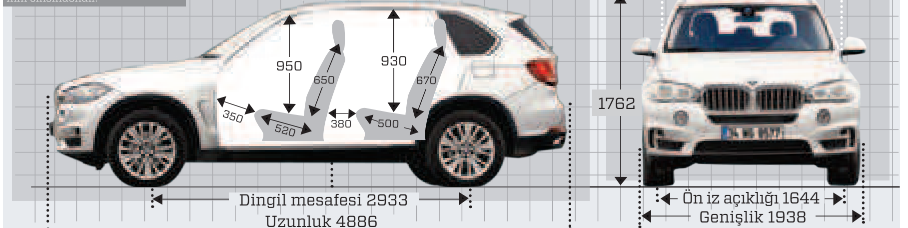
Vites konsolundaki sürüş modu, Volvo'nunkine göre daha sezgisel kullanıma sahip.





X5'in göz hizasındaki ekranı sayesinde hibrit sistem rahat izlenebiliyor.

ÖLÇÜLER









xDrive40e'nin 96 hücreli bataryaları 9,0 kWh kapasiteli. Şebeke elektriğinden yaklaşık 4 saatte, iWallbox ile 3 saatte şarj oluyor.



XC90 T8'in 9,6 kWh kapasiteli bataryaları 16 Amp ile 2,5 satte dolduruluyor.

XC90'da da 8 ileri vitesli otomatik şanzıman ve dört tekerlekten çekiş sistemi bulunuyor. 8 ileri vitesli otomatik şanzıman BMW X5'inkine göre daha sakin vites geçişleri sağlıyor. X5'te biraz daha sert ve hızlı vites geçişleri sunuluyor. XC90'nın hızlanma verileri her ne kadar X5'e göre daha iyi olsa da sportif hissettirmiyor. X5 daha dinamik, XC90 daha sakin hissettiriyor. Ani hızlanma isteklerinde bile XC90 sakin bir şekilde hızlanıyor. Güç patlamaları yaşanmıyor. Bu da sürüş konforunu X5'ten bir adım öteye taşıyor.

Direksiyon ve süspansiyon ayarları da X5'e göre çok yumuşak. X5'de arka dingilin üstüne, XC90'da ise şaft tüneline yerleştirilen bataryalar ağırlık merkezini aşağıya çekiyor. XC90 T8 buna rağmen yumuşak süspansiyon sistemi sebebiyle ağırlık transferlerinde karoser salınımları yaşanmasına yol açıyor. Direksiyon sistemi de yumuşak olan otomobilin geri bildirimleri X5 kadar net değil. Yönlendirme hassasiyeti de X5 kadar gelişmiş hissettirmiyor. X5 ise rakibine göre çok daha sıkı bir otomobil. Virajlarda, ani ağırlık transferlerinde dönüşlerde, karoser aşırı derecede salınmıyor. Otomobil zamkla zemine tutunuyor gibi yol alıyor. Süspansiyon ve direksiyon sistemleri daha sert. Bozuk zeminlerde süspansiyon hareketleri daha fazla kabine taşınıyor. X5 yeterli konforu sağlarken dinamizm beklentilerini fazlasıyla karşılıyor. SUV sınıfının bir üyesi gibi değil, "hot hatch" gibi hissettiriyor. Direksiyonu başında cüssesini unutturuyor. Ama bu sportiflik herkese hitap etmeyebilir. Saf konfor ve zemindeki bozuklukları yansıtmayan bir SUV isteniyorsa XC90 bu görevi layıkıyla yapıyor.

Her ikisi de plug-in hibrit sisteme sahip olan SUV rakipleri şebeke elektriğinden bataryalarının doldurulmasına izin veriyor.

Bu tabloyu değerlendirdiğimizde iki hibrit SUV arasında hızlanma, maksimum hız, konfor, geniş yaşam ve yükleme alanına önem verenler XC90'a yönelebilirler. Direksiyon, süspansiyon tepkilerinde dinamizm isteyenlerin karşısına ise X5 çıkıyor. Rakibine göre kayda değer bir test tüketimi avantajına sahip olduğunu test sonuçlarında görüyoruz.

Karşılaştırmanın sonucunu sürüş özellikleri belirledi. BMW X5, sınıfı için referans olabilecek sürüş dinamikleriyle puanları toplayıp sonucu etkiledi. Birinci sıraya X5 yerleşmiş olsa da puan farkını çok fazla açamadı.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER		
MARKA/MODEL	**BMW X5 xDrive40e**	**Volvo XC90 T8**
Motor tipi ve konumu	Hibrit: önde, uzunlamasına, turbo benzinli+senkronize elektrik motoru	Hibrit: önde, enlemesine, turbo ve kompresörlü benzinli+arkada senkronize elektrikli motor
Yakıt cinsi	Benzin ve elektrik	Benzin ve elektrik
Silindir/supap sayısı	4/16	4/16
Silindir hacmi	1997 cc	1969 cc
Toplam sistem gücü	230 kW/313 HP	300 kW/407 HP
Maksimum güç elektrikli	83 kW	65 kW
Maksimum güç benzinli	180 kW, 245 HP, 5700 d/d	235 kW, 320 HP, 5700 d/d
Toplam sistem torku	450 Nm	640 Nm
Maksimum tork elektrikli	250 Nm	240 Nm
Maksimum tork benzinli	350 Nm	400 Nm
0-100 km/s hızlanma	6,8 sn	5,6 sn
Maksimum hız	210 km/s	230 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik	8 ileri otomatik
Aktarma	4x4	4x4
Boş ağırlık	2230 kg	2324 kg
Bagaj hacmi	500/1720 lt	640/1816 lt
YÜRÜYEN AKSAM		
Süspansiyon sistemi	Ön ve arkada çok noktadan bağlantılı süspansiyon sistemi, havalı amortisörler, helezon yaylar.	Ön ve arkada çok noktadan bağlantılı süspansiyon sistemi, havalı amortisörler, helezon yaylar.
Dönüş çapı	12,7 m	11,9 m
Frenler	Hava kanallı disk	Hava kanallı disk
Test aracı lastik ölçüsü	255/50 R19	275/40 R21
Lastik	Pirelli Scorpion	Continental WinterContact
TEST VERİLERİ		
Hızlanma		
0-50 km/s	2,3 sn	2,5 sn
0-80 km/s	4,6 sn	4,3 sn
0-100 km/s	6,9 sn	5,9 sn
0-120 km/s	9,4 sn	7,9 sn
0-130 km/s	11,0 sn	9,2 sn
0- 400 m	14,9 sn	14,4 sn
Esneklik		
60-100 km/s (D'de)	3,9 sn	3,5 sn
80-120 km/s (D'de)	4,5 sn	4,5 sn
Fren mesafesi		
100-0 km/s soğuk/sıcak	43/45 m	38/40 m
Gürültü		
Rölanti	42 dB(A)	43 dB(A)
50 km/s (D'de)	53 dB(A)	51 dB(A)
100 km/s (D'de)	60 dB(A)	59 dB(A)
120 km/s (D'de)	64 dB(A)	63 dB(A)
Yakıt tüketimi		
Şehiriçi (fabrika verisi)	- lt/100 km	- lt/100 km
Şehirdışı (fabrika verisi)	- lt/100 km	- lt/100 km
Ortalama (fabrika verisi)	3,4 lt/100 km	2,7 lt/100 km
CO_2 emisyonu	78 g/km	64 g/km
Test tüketimi	7,2 km	10,0 km
Menzil (test tüketimine göre)	1180 km	500 km
Depo kapasitesi	85 lt	50 lt
Bakım		
Bakım aralıkları	CBS belirliyor	30.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	2.250 TL	1.550 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/3/12	3/3/12
Baz fiyat	630.000 TL	672.348 TL
Test aracı fiyatı	790.000 TL	795.342 TL

PUAN TABLOSU		
MODEL	**BMW X5**	**Volvo XC90**
GENİŞLİK (100)*	**58**	**67**
Ön diz mesafesi (12)	7	7
Ön koltuk baş mesafesi (12)	6	6
Tabandan tavana yükseklik (12)	11	11
Arka koltuk baş mesafesi (12)	5	5
Arka diz mesafesi (12)	10	11
Bagaj hacmi (21)	8	16
Maksimum bagaj hacmi (9)	6	6
Yükleme kapasitesi (10)	5	5
KONFOR (120)*	**91**	**95**
Süspansiyon (30)	20	23
Koltuklar (30)	25	25
İşçilik ve malzeme kalitesi(20)	17	18
İç gürültü (20)	9	9
Klima (10)	9	9
Motor çalışma karakteri (10)	11	11
KULLANIŞLILIK (60)*	**47**	**49**
Ergonomi (20)	17	18
Değişkenlik (10)	7	8
Fonksiyonellik (20)	16	17
Park etme kolaylığı (10)	7	6
PERFORMANS (60)*	**50**	**54**
0-100 km/s hızlanması (15)	14	15
Esneklik (60-100 km/s) (15)	13	13
Esneklik (80-120 km/s) (15)	14	14
Maksimum hız (15)	9	12
SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ (190)*	**171**	**152**
Yol tutuş (30)	28	20
Güç aktarımı (30)	28	22
Çekiş gücü (15)	12	14
Motor tepkileri (15)	14	14
Direksiyon (30)	28	20
Şanzıman (30)	28	26
Sürüş güvenliği (30)	28	27
Arazi yeteneği (10)	5	9
GÜVENLİK (110)*	**84**	**89**
Fren (40)	27	32
ESP (10)	8	8
Elektronik güvenlik yardımcıları (20)	16	17
Havayastığı (15)	14	14
Çevre görüşü (15)	11	10
Farlar (10)	8	8
ÇEVRE (60)*	**51**	**46**
Test tüketimi (40)	31	26
CO_2 (20)	20	20
MALİYETLER (300)*	**99**	**97**
Test tüketimi (60)	51	47
Baz fiyat (160)	1	1
Bakım masrafı (60)	45	47
Garanti (20)	2	2
Toplam PUAN (1000)	**651**	**649**
SIRALAMA	**1**	**2**

* Parantez içindeki değer maksimum puanı gösterir.

SONUÇ
Koray Kodal



Volvo XC90 T8, 7 kişilik yaşam alanıyla bu konuya önem verenler için X5'ten ayrılıyor. XC90'ın daha güçlü olan sistemi hızlanma verilerinde öne çıkmasını sağlarken, fren testinde de çok daha iyi sonuçlar elde ederek güvenlik puanlarını da arttırıyor. X5 ise direksiyon ve süspansiyon sistemleri konusunda SUV sınıfının en dinamik modellerinden olmasının farkını XC90 karşısında da gösteriyor. Daha kısa olması, manevra kabiliyetinin de daha iyi olması X5'in daha iyi bir şehir otomobili olmasını sağlıyor.

EFSANE NO. 2

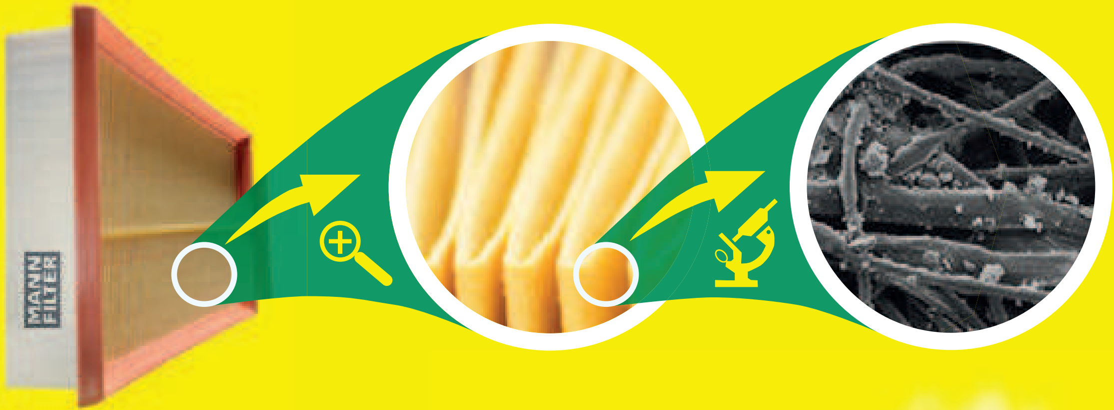
"Hava filtreleri, her araç bakımında değiştirilmek zorunda değildir. Hava filtreleri basınçlı hava uygulanarak ya da su tutularak temizlenebilir."

YANLIŞ! GERÇEKLERİ SÖYLEME VAKTİ!

Araç kullanımı sırasında, hava filtresi etrafında 100 ^{0}C'yi aşkın sıcaklık değerleri oluşabilir. Yüksek kaliteye sahip malzemeler bile bu sıcaklık değerlerine maruz kaldıklarında özelliklerini kaybetmeye başlar. Ayrıca hava filtresini herhangi bir dış müdahale ile temizlemeye çalışmak, filtre üzerinde kalıcı zararlar oluşmasına neden olur.

- Temizleme işlemi sırasında oluşan mekanik basınç, filtre malzemesini bir arada tutan piliselerin yapısının bozulmasına neden olabilir. Bu durum, filtrenin görevini yapamayacağı anlamına gelir.
- Temizleme işlemi için kullanılan yüksek basınçlı hava, filtre malzemesinin yapısını bozabilir, bu da filtrenin toz tutma kapasitesinin düşmesine neden olur.
- Kir parçacıkları, yapısı bozulmuş filtre malzemesi yüzeyinden motora kolayca ulaşıp zarar verebilir.
- Aynı şekilde, düşen toz tutma kapasitesi aracın bakım aralığı süresinin kısalmasına neden olur. Bu da aracınızı servise daha sık götürmenizi gerektirir.

Hava filtresi pilisesi ve yapısı:



Soğuk Kahveden Biraz Daha İyi

Kullanılmış bir kahve filtresini makineden çıkarıp içindekileri boşalttıktan ve suyla iyice yıkadıktan sonra, eski filtre ile aynı kalitede bir kahve yapmanız sizce mümkün mü? Ayrıca filtre kağıdı yırtılırsa daha da kötü bir sürprizle karşılaşabilirsiniz.



Kısa ve öz: Bir hava filtresini basınçlı hava ile temizlemek, filtrenin daha temiz görünmesini sağlayabilir, ancak filtreleme işlevini tamamen kaybetmesine neden olur.



ŞIKLIK ÖN PLANDA

Spor otomobilde abartılı tasarım oyunlarına başvurulması gerekmediğini gösteren E Coupe'nin çok zarif bir spor otomobil olduğunu söyleyebiliriz.

Yeni nesliyle karşımıza çıkan E Serisi Coupe, selefinden daha iri bir otomobil. 123 mm uzatılan otomobilin dingil mesafesi de 113 mm arttırılmış. Genişliği 74 mm arttırılan E Coupe'nin ön iz mesafesi 67 mm, arka iz mesafesi 68 mm genişlemiş. Otomobilin toplam yüksekliği de 33 mm arttırılmış. Tüm bu değişim, E Coupe'nin içerisinde dört yetişkinin rahat yolculuk etmesini sağlıyor. Ön koltuklardaki konfor, coupe sınıfı için üst seviyedeyken, yaşam alanı da çok cömert. Artan boyutlar sayesinde arkada oturan yolcular da selefine göre çok daha fazla rahat ediyor.

Otomobilin dışında şık ve akıcı çizgiler kullanılmış. Stoplar Mercedes-Benz S Serisi Coupe ile benzerlik gösteriyor. Aynı şıklık kabin içerisinde artarak devam ediyor. Ön kapı içlerine kadar uzanan konsol çizgisi ve donanıma göre değişen sert kaplama malzemesi şık görünüyor. Bu malzeme etrafında da deri döşeme kullanılması kalite algısını arttırıyor. Havada asılıymış gibi görünen konsolun içerisinde LED ambians aydınlatmaları da entegre edilmiş. Malzeme kalitesi çok başarılı. İşçilikte kusur bulmak zor.

Test aracımızda 12,3 inçlik iki adet dijital ekran bulunuyor. Gösterge grubu da bu ekranlarının birinin içerisinde. Bu sistem bilgilere rahat ulaşmayı ve kişiselleştirmeyi kolaylaştırmış.

Test aracımız 2,0 litre 194 HP'lik turbo dizel motor, 9 ileri vitesli otomatik şanzıman ve 4 tekerlekten çekişli aktarmaya sahip. Normal kullanımda yeteri kadar akıcı hızlanma sağlayan dizel motor, ani hızlanma taleplerine de hızlı cevap veriyor. 9 ileri vitesli otomatik şanzımanın önceliği sürüş konforu ve tüketimi dengede tutmak olsa da vites geçişleri yeteri kadar hızlı. Gerektiğinde birden fazla vites düşürerek ani



Modern ve şık detaylara sahip olan konsolda iki adet dijital ekranla ergonomi arttırılmış.





Bagaj kapağı üstündeki Mercedes logosu altında geri görüş kamerası bulunuyor.



194 HP'lik dizel motorun hızlanma performansı başarılı.



425 litrelik bagaj hacmi bir coupe için gayet iyi bir değer.

hızlanmalarda yaşanabilecek gecikmeyi önlüyor. Sürücü isterse vites geçişlerini manuel olarak direksiyon arkasındaki kulakçıklarla yapabiliyor. Manuel kullanımda da vites değiştirme hızı beklentileri karşılıyor. 6,2 lt/100 km'lik ortalama test verisi oldukça başarılı bir sonuç olarak kayda geçti.

Dört tekerlekten çekişli olan otomobil hızlanırken zemine tutunma konusunda sorun yaşamıyor. 400 Nm'lik tork etkili şekilde zemine iletiliyor. Dört tekerlekten çekiş sisteminin avantajı dönüşlerde hissediliyor. Otomobil ani hızlanmalar veya ağırlık transferlerinde çizgisini koruyor.

Yazı: Koray Kodal / Fotoğraflar: Ersan Sezer



Selefine göre 123 mm uzatılan otomobilin genişliği 74 mm, yüksekliği 33 mm ve dingil mesafesi 133 mm arttırılmış.

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, uzunlamasına
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1950 cc
Maksimum güç	143 kW/194 HP 3800 d/d
Maksimum tork	400 Nm 1600-2800 d/d
0-100 km/s hızlanma	7,6 sn
Maksimum hız	239 km/s
Şanzıman	9 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	2,5 sn
0-80 km/s	5,3 sn
0-100 km/s	7,9 sn
0-120 km/s	11,4 sn
0-130 km/s	13,7 sn
0- 400 m	15,6 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	4,5 sn
80- 120 km/s (D'de)	5,9 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	39 m/41 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	6,2 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	4,6 lt/100 km
CO_2	119 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4826 mm / 1860 mm / 1430 mm
Dingil mesafesi	2873 mm
Depo kapasitesi	50 lt
Ağırlık	1.935 kg
Test aracı lastik ölçüsü	245/40 R19
Bagaj hacmi	425 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	524.900 TL
Test aracı fiyatı	594.500 TL
Değerlendirme	







8 inçlik dokunmatik ekran Style donanımıyla geliyor.

Arka camın bagaj kapağıyla açılması sayesinde sınıfının en kullanışlı bagajını sunuyor.

EN SEVİLENİ

Sedan tarzı tasarımda station bagaj hacmi ve kullanışlılığı sunan Octavia 1,6 litrelik dizel motor ve otomatik şanzıman kombinasyonuyla en sevilen paketlerden birine sahip.

Makyaj sonrasında, Skoda'nın yeni marka imzası olan çift parçalı far grubu Octavia'da da karşımıza çıktı. Style donanımıyla gelen LED farlar Octavia'nın daha iyi bir aydınlatma sunmasını sağlıyor. Bu donanımda stoplarda da LED bulunuyor. Yeni tamponlarla dışarıdaki makyaj tamamlanmış. Otomobilin içerisinde ise multimedya sistemi haricinde makyajın fark yaratan bir etkisi yok. Style donanımında sunulan 8 inçlik multimedya sistemi göze çarpıyor. Sistem, mobil cihazlarla uyumlu. Hızlı çalışan multimedya sisteminin içeriği de yeteri kadar zengin ve kullanımı da pratik.

Test aracımızda 1.6 TDI 115 HP'lik dizel motor bulunuyor. Alt devirlerde ulaşılan 250 Nm'lik yüksek torkun da etkisiyle canlı bir yapıda. Hızlanma isteklerinde yeteri kadar atak olabilen otomobilde bu akıcı çalışma karakterinde 7 ileri vitesli DSG'nin de etkisi var. Hızlı vites geçişleri sunan otomatik şanzıman pürüzsüz vites değiştiriyor.

Ancak 1.6 TDI ve DSG ikilisi sıkışık trafikte vites geçişlerinde aceleci olup, küçük gaz tepkilerine de geç cevap verebiliyor. Bu da aniden hızlanmaya yol açabiliyor. Bu durum zaman zaman yaşansa da genel olarak motor ve şanzımanın uyumlu olduğunu söyleyebiliriz.

Yakıt tüketimine baktığımızda ise 5,0 lt/100 km'lik ortalama test tüketiminin ekonomik olduğunu görüyoruz.

Otomobilin sürüş özellikleri makyaj öncesine göre biraz farklı hissettiriyor. Arkada torsiyon sistem kullanılmasına rağmen 20 mm artan iz mesafesi biraz daha oturaklı sürüş tecrübesi yaşatıyor. Dönüşlerde ve ani şerit değişimlerinde bunun farkı hissediliyor. Genel olarak süspansiyon sistemi konforu koruyor. Direksiyon sistemi de rahat yönlendirme sağlıyor. Sürücünün isteklerine hızlı cevap veren sistem sürüş kalitesini arttırıyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1598 cc
Maksimum güç	85 kW/115 HP 3250 d/d
Maksimum tork	250 Nm 1500-3200 d/d
0-100 km/s hızlanma	10,2 sn
Maksimum hız	202 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	Önden çelişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	3,5 sn
0-80 km/s	7,1 sn
0-100 km/s	10,3 sn
0-120 km/s	14,4 sn
0-130 km/s	17,0 sn
0- 400 m	17,3 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	5,8 sn
80- 120 km/s (D'de)	8,0 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	39 m/41 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	5,0 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	3,9 lt/100 km
CO_2	103 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4670 mm / 1814 mm / 1461 mm
Dingil mesafesi	2686 mm
Depo kapasitesi	50 lt
Ağırlık	1320 kg
Test aracı lastik ölçüsü	205/55 R16
Bagaj hacmi	568/1530 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	118.900 TL
Test aracı fiyatı	136.912 TL
Değerlendirme	



LED far ve stoplar Style donanımıyla geliyor.



115 HP'lik 1.6 TDI ekonomik tüketim ve makul hızlanma verileri sağlıyor.

HEDEF GOLF MÜ?

Polo artık daha uzun, daha alçak ve daha geniş. Altıncı nesilde artan boyutlar kompakt sınıfa yaklaşırken tasarımıyla da kompakt sınıf temsilcisi VW Golf'ü aratmıyor. Polo'daki bu değişimler acaba Golf müşterilerini de kendine çeker mi?



Volkswagen artık Polo'da da yeni nesil platforma geçti. MQB isimli platform Volkswagen Grubu'nda birçok modelde kullanılıyor. Altıncı nesil Polo da bu platformun A0 versiyonunda 81 mm daha uzun, 69 mm daha geniş ve dingil mesafesi 94 mm arttırılmış olarak karşımıza çıktı. Otomobilin yüksekliği ise 7 mm azaltılmış. Tüm bu ölçüler bize Polo'nun daha olgun ve oturaklı görünmesinin sebebini açıklıyor.

Artan uzunluk ölçüleri bagaj hacminde de 71 litrelik bir genişleme sağlamış. Otomobilin yükleme ve yaşam alanlarındaki artış neredeyse kompakt sınıf müşterilerinin beklentilerine hitap edecek seviyede. Yeni Polo, bir önceki nesil Golf'ten (350 litre) daha geniş bir bagaj hacmi sunuyor.

Yeni Polo, artık daha fazla donanım sunuyor. Baz seviye olan Trendline donanımında artık 15 inçlik jantlar, çok fonksiyonlu direksiyon, LED gündüz farları, ön kol desteği, yorgunluk tespit sistemi ve 6,5 inçlik bilgi ve eğlence ekranı standart olarak sunuluyor.

Comfortline donanımında ise selefinde



sunulanlara ek olarak ön ve arka park sensörleri, otomatik yanan farlar, LED gündüz farları, yağmur sensörü, yorgunluk tespit sistemi, otomatik kararan dikiz aynası bulunuyor.

En üst donanım seviyesi olan Highline'da ise Comfortline'a ek olarak, LED stoplar ve gündüz farları, ön sis farları, ön ve arka park sensörleri, yorgunluk tespit sistemi, 8 inçlik bilgi ve eğlence sistemi, iki bölgeli klima (Climatronik), ambiyans aydınlatması ve hız sınırlayıcı gibi donanımlar bulunuyor. Buna ek olarak da R-Line dış paket, kablosuz telefon şarjı, park asistanı, panoramik açılır cam tavan, yan ve perde havayastıkları gibi daha birçok donanım da eklenebiliyor. Ayrıca test aracımızda olmayan ama yeni nesil ile sunulmaya başlanan 10,25 inçlik dijital gösterge ekranı da küçük sınıfta bir ilk.

İç mekanda daha modern görünen Polo'da ilk dikkat çeken multimedya ekranı oluyor. 8 inçlik, renkli, dokunmatik multimedya ekranı çözünürlüğü, dokunmatik sistemin hassasiyeti, kullanışlı menüsü ve hızlı yapısıyla türünün iyi örneklerinden biri.





Otomobilin multimedya ekranı etrafını da kapsayan, ön kapı içlerine kadar uzanan parlak plastik kaplama iç mekana canlılık katıyor. Direksiyon simidi ise beşinci nesilde kullanılan ile aynı tasarıma sahip.

Polo'nun artan dingil mesafesi ön ve arka koltuklardaki diz mesafesinde de artış yaşanmasını sağlamış. Artık daha kullanışlı bir yaşam alanı sunuyor.

Polo'nun dışarıda geleneksel çizgileri koruyan modern dokunuşların iç mekanda da devam ettiğini görüyoruz. Kokpitte ergonomi de göz ardı edilmemiş.

Otomobilin yeni nesille birlikte motorları da yenilendi. 1.0 TSI 95 HP, 1.6 TDI 80 HP ve 1.6 TDI 95 HP yeni motor seçenekleri. 1,0 lt 75 HP de selefinden gelen benzinli motor seçeneği. Test aracımızda 1.0 TSI 95 HP'lik benzinli motor seçeneği bulunuyor. 7 ileri vitesli, çift kavramalı DSG otomatik şanzımanla kombine edilmiş olan 1.0 TSI makul tüketim ve hızlanma denge-





8 inçlik multimedya ekranı dokunmatik ve dairesel düğmelerle yönetiliyor.

İç mekan derli toplu görünüyor. Bardaklıklar vites kolu önünden el freninin yanına taşınmış.



Üç silindirli benzinli motorun çalışma sesi dizel motor izlenimi yaratıyor.



351 litrelik bagajın zemin yüksekliği ayarlanabiliyor. Bu sayede koltuklar yatırıldığında sorun yaşanmıyor.

sini gözeten bir motor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanması 10,8 saniye sürüyor. Test ölçümlerinde de buna yakın olan 11,0 saniyelik veri elde ettik. Bu hızlanma verisi şehir içi kullanımlarında Polo 1.0 TSI DSG'nin yeterince atak olduğunu gösteriyor.

7 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzıman kendisinden beklenildiği gibi pürüzsüz vites geçişleri sağlıyor. Vites değişimlerinde çok aceleci davranmıyor.

Otomobilin sürüş özelliklerine baktığımızda yeni platformun biraz daha tok hissettirdiğini söyleyebiliriz. Polo'nun sert amortisörleri zemindeki pürüzleri kabine taşıyor. Bu sertlik dönüşlerde yaşanabilecek aşırı karoser salınımlarının önüne geçmiş. Direksiyonun yönlendirme hızı ve geri bildirimleri yeterli. Genel olarak sürüş dinamiklerini değerlendirdiğimizde Polo'nun konforlu bir yapıda, küçük sınıf rakipleri karşısında da sürücüyle iletişiminin iyi seviyede olduğunu söyleyebiliriz. Ama sınıfında Fiesta gibi sürüş dinamizm seviyesi çok yukarıda olan bir referans noktası olduğu için bu konuda eksikliği fark ediliyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzinli
Silindir/supap sayısı	3/12
Silindir hacmi	999 cc
Maksimum güç	70 kW/95 HP 5000 d/d
Maksimum tork	175 Nm 2000-3500 d/d
0-100 km/s hızlanma	10,8 sn
Maksimum hız	187 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Boş ağırlık	1180 kg
Bagaj hacmi	351-1125 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde çok kollu süspansiyon sistemi, ön ve arkada helezon yaylar, arkada torsiyon bağlantılı süspansiyon sistemi.
Dönüş çapı	10,6 metre
Fren ön/arka	Disk/kampana
Test aracı lastik ölçüsü	215/45 R17
Lastik	GoodYear UltraGrip

Donanım

MSR, EDL, ASR, ESP, HBA, eğim kalkış asistanı, ikincil çarpışma freni, hıza duyarlı elektromekanik servo direksiyon, sürücü ve ön yolcu havayastıkları, yorgunluk tespit sistemi, manuel klima, kendiliğinden kararan dikiz aynası, yükseklik ayarlı ön koltuklar, eve geliş-çıkış fonksiyonu, park sensörleri, yağmur sensörü, LED gündüz farları, 15 inçlik aluminyum alaşımlı jantlar.

Rakipler

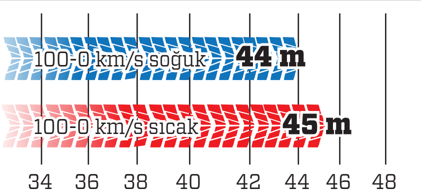
Ford Fiesta
Sürüş dinamikleriyle keyif otomobili olan Fiesta zengin donanımıyla da göz dolduruyor. 1.0 lt 100 HP, otomatik seçeneği 79.500 TL'ye satılıyor.

Seat Ibiza
Aynı platformu paylaşan Ibiza'da DSG şanzıman istersek 1.0 TSI 115 HP karşımıza çıkıyor. Style donanımlı 1.0 EcoTSI DSG 82.500 TL'den satılıyor.

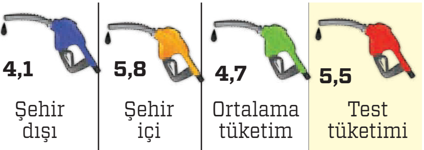
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	3,9 sn
0-80 km/s	7,7 sn
0-100 km/s	11,0 sn
0-120 km /s	15,7 sn
0-130 km/s	18,6 sn
0- 400 m	17,9 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	6,5 sn
80- 120 km/s (D'de)	8,0 sn

Fren mesafesi



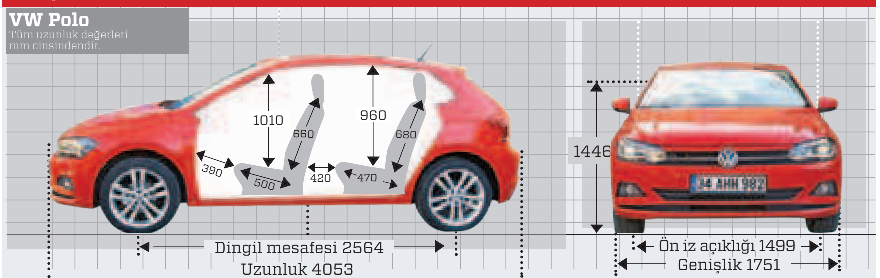
Gürültü	
Rölantide	40 dB(A)
50 km/s (D'de)	59 dB(A)
100 km/s (D'de)	62 dB(A)
120 km/s (D'de)	68 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	107 g/km
Depo kapasitesi	40 lt
Menzil (test tüketimine göre)	727 km



Şehir dışı	Şehir içi	Ortalama tüketim	Test tüketimi
4,1	5,8	4,7	5,5

Bakım	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	795 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/3/12
Baz fiyat	89.200 TL
Test aracı fiyatı	103.390 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Artan yükleme ve yaşam alanı, LED far ve stopların sunuluyor oluşu.
X Yer yer kullanılan sert plastik malzemeler ucuz hissettiriyor.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Opsiyonlarla birlikte Polo'nun donanım seviyesi kompakt sınıftan eksik kalmıyor.
X Yan ve perde havayastıklarının standart olmaması.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ Alt devirlerden itibaren canlı hızlanma sağlayan 1.0 TSI, DSG'nin çalışma yapısı.
X Dinamizm isteyenlerin beklentileri karşılanmıyor.

FİYAT
✓ Başlangıç fiyatı sınıf standartlarına göre makul seviyede.
X Opsiyonlarla yükselen fiyat kompakt sınıf standartlarına ulaşıyor.

Kış lastikleriyle ölçüm yapılmıştır.



YENİ BİR PAZAR OLUŞTURACAK

Motor yağı pazarının en eski ve köklü markalarından biri olan ExxonMobil'in Türkiye Satış Müdürü Müdürü Handan Karakaş ile motor yağları üzerine bir söyleşi yaptık. Handan Karakaş, Mobil'in Türkiye pazarında hafif ticari araçlar için sunacağı yeni motor yağıyla ilgili bilgilerini de paylaştı.

Mobil, çocukluğumuzda akaryakıt istasyonu anlamı taşırdı. Daha sonra Mobil ile BP birleşmesi oldu. Ama Mobil, motor yağıyla özellikle Mobil 1 gibi sentetik motor yağı ile ön planda kaldı. O günlerden bu günlere neler değişti?

Karakaş: O günlerden bugünlere şirket mottosunda çok büyük değişim olmadı. Çünkü öncelliğimiz yatırım, teknoloji, ar-ge, hem araçların korunması hem de ekipman koruması ve araçların performanslarını arttırıcı yağlama çözümlerinin üretilmesidir. Şirket içerisinde biz motor yağ tedariki ya da motor yağ satışı diye bahsetmiyoruz. Mobil'in Türkiye'deki 110'uncu yılını kutlarken eski arşiv evraklarına ulaştık. Şirket o dönemlerde de aynı mantıkla çalışıyormuş. Yakıt ekonomisi, araç koruması ve ekipmanın ömrünün uzatılması gibi ana prensiplerinde bir değişiklik olmadı. Ama motor ve araç teknolojilerinde oluşan gelişmelere paralel olarak motor yağlarımızın performansında, içeriğinde, teknolojisinde de gelişmeler devam ediyor. Mobil 1, Mobil Delvac ve endüstriyel alanda yani Mobil SHC ailesinde değişen endüstriyel ürünlere göre geliştirilen yeni ürünler piyasaya sürdük.

Mobil uzun zamandır sadece motor yağlar üzerinde mi çalışıyor?

Karakaş: Evet, Türkiye'de böyle. Dünyada ise ExxonMobil olarak 135 yılı aşkın bir tarihçesi var. ExxonMobil, petrol ve enerji üretiminin tüm aşamalarında faaliyet gösteriyor. Petrol arama, petrol çıkarma, işleme, dağıtım ve petro kimya ürünlerinin üretilmesi aşamalarının tamamında en büyük oyuncularından biri. Ayrıca dünyanın en büyük halka açık enerji şirketi. Dolayısıyla biz Türkiye'de sadece motor yağı üzerinde faaliyet gösteriyor olsak da dünyanın en büyük baz yağ üreticisi olmamız, petrol arama faaliyetimiz, diğer enerji kaynaklarına yönelik ar-ge çalışmaları sayesinde bunların tamamını motor yağı teknolojisine entegre etme şansımız oluyor. Bu sayede teknoloji liderliği iddiamızı sürdürmemize büyük bir destek sağlıyor.

Motor yağı ya da diğer yağları, otomobil ya da ticari araç sahipleri ya da otomobil üreticileri tarafından sarf malzeme olarak görüyor. Siz motor yağlarının sağladığı faydaları müşterilerinize nasıl anlatıyorsunuz?

Karakaş: Bu nokta, bizim kafamızı en çok meşgul eden konuların başında geliyor. Çünkü motor yağların görünen bir ürün olmaması, bir problemle karşılaşmıyorum düşüncesini geçerli kılıyor. Biz bu noktada ustalara ve meslek lisesi öğrencilerine eğitimler veriyoruz. Çünkü bu kişi-

lerin çok fazla yönlendirme yetkileri var. Anlatılmadığı zaman arka planda kalan bir husus oluyor ve neden olduğu maliyeti ise oldukça yüksek oluyor. Araçta bir arıza olmasa bile yakıt tüketimi artıyor ve işletim maliyeti yükseliyor. Yakıt fiyatlarının arttığını da düşündüğümüzde toplam maliyet içerisinde yüzde 1 hatta 2 gibi önemli bir kriter oluyor. Bizim yıl boyunca dolaşan gezici ekiplerimiz var. Bu ekipler yıl boyunca 4.000 lokasyonda 10.000 ustaya ulaşarak eğitim veriyor. Bu uygulamayı 5–6 yıldır yapıyoruz. Her sene değişen mesajlarımızla bazen birkaç kez gittiğimiz ustalar oluyor. Bazen ustalarımız da eğitim talebinde bulunuyor. Çünkü hızlı gelişen araç teknolojisine ustanın uyum sağlaması için eğitim alması gerekiyor. Diğer tarafta sürdürülebilirlik ve çevre duyarlılığı açısından Mobil 1, Mobil Delvac ve Mobil SHC gibi sentetik motor yağlarımızın sağladığı faydalar sayesinde karbondioksit salımının indirilmesinde, hidrokarbon ve sülfür atıklarının azalmasında büyük yararlar sağlıyor. Bu da hem bizim kendi ar-ge çalışmalarımız, hem de otomobil üreticileriyle yaptığımız ortak çalışmaların sonucudur.

Son 10-15 yıldır emisyon normları üreticileri oldukça zorluyor. Daha da önemlisi turbo motorlar hayatımıza girdi. Mesela silindir içi hararetler arttı. Bu noktada yağlama dünyası nasıl adapte oldu?

Karakaş: Yağlama dünyasında sentetik yağlar ön plana çıktı. Çünkü sentetik yağların ham maddesi, mineral yağlar gibi ham petrol ya da baz yağ gibi düşünebiliriz. Ama sentetik yağların arıtma ve rafine işlemi daha fazla. Bu sayede sentetik yağlar geniş ısı aralıklarında tutarlılık sağlıyor. Mesela Mobil 1'in pompalaması düşük ısılarda bile daha hızlı yağlama sağlıyor. Bizim internet sitemizde, yapılan testlerin sonuçlarını görebilirsiniz. Turbo beslemeli motorların en büyük sorunları olan yüksek hararet ve yüksek ısılarda yağın viskozitesinin korunduğunu ve tutarlılığının devam ettiğini görüyoruz. Bunların tamamı aslında ürünlerimizin değişen teknolojiye uyumunu gösteriyor. Sürekli bir araştırma ve geliştirme içinde olmamızı sağlıyor. Bizim bu noktadaki en büyük avantajlarımızdan biri Formula 1 yarışlarındaki ortaklığımız. Çünkü Mobil 1 uzun yıllardır üreticilerle birlikte Formula 1 için yağ geliştiriyor. Aynı motor yağlarını biz tüketicilere sunuyoruz. Sonuçta pistlerde kullanılan yağlar, caddelerdeki araçlarda da görev yapıyor. Dolayısıyla yarışlar için geliştirilen yağlar, araçlarda da aynı performansı ve korumayı sağlıyor. Motor yağları için geçerli olan bu konu endüstriyel yağlar için de geçerli. Çünkü makinelerin çok yüksek hararetlerde de korunması gerekiyor.

Motor yağlarının yakıt tüketimi ve emisyon değerlerindeki etkileri nelerdir?

Karakaş: Emisyon değerleri ve yakıt tüketimi üzerinde motor yağlarının etkileri oldukça büyük oluyor. Çünkü karbon salımı kontrolünde Euro motorlar için motor yağlarının karşılaması gereken çok büyük standartlar geldi. Aslında bu çok güzel bir gelişme. Çünkü son 15-20 yılın emisyonlarına baktığımızda çok ciddi azalmalar var. Ama biz de 10 yıl önceki yağı bugünkü araçlarda kullanmayız ve kullandırtmayız. Çünkü bu motorların gelişmesiyle birlikte aynı performansı sağlayan yağların geliştirilmesi önemli oldu. Bu standartların tamamını ve daha fazlasını karşılayan yeni yağlar geliştirdik, üretiyoruz.

"Hafif ticari araçlar için özel olarak geliştirilen Mobil Delvac Hafif Ticari Araç motor yağı, yakıt tasarrufu ve yüksek koruma sunuyor"

Yakıt tüketimi konusunda sıradan bir motor yağı ile üst sınıf bir motor yağı arasında ne kadar fark var?

Karakaş: Bizim ürünlerimizde yüzde 1,5'a kadar fark oluşturuyor. Endüstriyel yağlarda ise yüzde 4'e kadar çıkabiliyor.

Özellikle ticari araçlarda sürücüler ya da araç sahipleri için maliyet oldukça önemli. Bu noktada Mobil'in katkısı nedir?

Karakaş: Özellikle kentselleşmenin artmasıyla birlikte hafif ticari araç pazarı her yerde artıyor. Mobil olarak bu sene hafif ticari araç grubu için özel olarak geliştirilmiş motor yağı grubunun lansmanı yapacağız. Hafif ticari aracın yılına, marka, model ve motor özelliklerine göre motor yağı teklifimiz olacak. Hafif ticari araçlarda yakıt tasarrufu ve yüksek koruma sağlayacak bir motor yağı sunacağız.

Hafif ticari araç sektörünün motor yağı pazarından bahseder misiniz?

Karakaş: Türkiye'de 420.000 tonluk toplam pazar var. Bunun yüzde 50'si ticari araçlardan oluşuyor. Bu ticari araç pazarında otobüs, kamyon, minibüs gibi sınıflar yer alıyor. Hafif ticari araç pazarı ise toplam ticari araç pazarının yarısını oluşturuyor. Yani Türkiye'de motor yağı pazarının dörtte biri hafif ticari araçlara aittir.



Motor ve sanayide kullanılan makineler geliştikçe daha kaliteli yağa olan ihtiyaç artıyor.

Hafif ticari araçların karterleri binek araçlara göre daha büyük. Çok fazla kilometre yapıyorlar ve değişim sıklığı daha yüksek.

Hafif ticari araç pazarındaki hedefiniz nedir?

Karakaş: Bununla ilgili yüzde belirtmek zor ama zirvede olmayı hedefliyoruz. Bu noktada global olarak çok tecrübemiz var. Zaten Türkiye'de bu ürün grubuna ürün sağlayan ilk marka olacağız.

Hafif ticari araçlara özel motor yağlarında kaç tip ürün bulunacak? Ürünün adı nedir?

Karakaş: Yeni ürünümüzün adı Mobil Delvac Hafif Ticari Araç motor yağı olacak. Bizim için bir diğer önemli husus da ilk kez Türkçe etiketle çıkacak olmamız. Bizim ürünlerimizin çoğu Türkiye'de üretiliyor. Benzinli ve dizel motorlu hafif ticari araçlara yönelik 4 tane ürünümüz olacak. 5W30 ya da 10W40 viskozitede yağlar çıkartmayı planlıyoruz. Bu ürünlerin bir kısmı eski teknolojiye sahip araçlara hitap edecek. Bir kısmı ise yeni teknolojiye sahip belli markalardaki araçlara hitap edecek. Tek bir motor yağı tercih edip bütün onaylarını alıp bütün özellikleri tek bir yağa da koyabilirdik ama bu maliyeti arttıran bir konu. Her marka ve yaş grubundan ürünü kapsayacak 4 ayrı ürünle çıkmayı planlıyoruz. Şubat ayında piyasaya çıkacağız.

Türkiye'deki üretiminizden ve ihracattan da bahseder misiniz?

Karakaş: Türkiye'deki fabrikamızda yaklaşık 45 milyon litrelik üretimimiz var. Türkiye'deki satışlarımızın çoğunu buradaki fabrikamızdan karşılıyoruz ama ithal ürünlerimiz de bulunuyor. Türkiye'deki fabrikamızda üretilen ürünleri 14 ülkeye ihraç ediyoruz. Almanya, İtalya, Finlandiya gibi Avrupa ülkelerine ihracat yapıyoruz. Azerbaycan, Türkmenistan ve Özbekistan gibi Türki Cumhuriyetlere ürün gönderiyoruz ve Irak, Libya gibi Orta Doğu ülkelerine ihracat yapıyoruz. Bunu arttırmayı planlıyoruz.

Yazı: Halit Bolkan

DETROIT'İN YENİLERİ

Amerikan otomobil endüstrisinin kalbi olarak görünen Detroit'te hibritler, SUV'lar ve sıra dışı konseptler öne çıksa da Amerikalılar için hayati önem taşıyan pikaplar da fuarın kahramanları arasındaydı.

Yazı: Baturhan Boyacılar







MERCEDES

Mercedes'in ilk kez gerçek anlamda baştan sona yenilediği G Serisi'nin arazi yeteneğinin arttığı ve asfaltta da daha konforlu ve dinamik olduğu belirtiliyor. S Serisi'nden tanıdığımız 6, 8 ve 12 silindirli motorların ve 9 ileri vitesli otomatik şanzımanın kullanılacağı otomobilde hibrit versiyon da olacak. G Serisi'nin iç mekanı tamamen yenilendi ve büyüdü. Bu araçta yeni renk seçeneklerine sahip deri döşemeler, 12,3 inçlik multmedya ekranı var. Üç adet kilitli diferansiyelin görev yapmaya devam ettiği G Serisi'nde yeni nesil sürüş modları yer alıyor.

Yeni CLS'nin tanıtılmasının ardından CLS 53 de gün ışığına çıktı. Mercedes-AMG'nin hibrit serisini temsil eden 53 sayısının kullanıldığı araçta görev yapan sıralı 6 silindirli 3,0 litrelik çift turbo ve elektrikli kompresörlü motor 435 HP ve 520 Nm tork üretiyor. Krank miline entegre edilen jeneratör, boost fonksiyonu sayesinde sistem gücünü 457 HP'ye kadar çıkartabiliyor. 4x4 aktarmaya sahip araç, 0-100 km/s hızlanmasını 4,5 saniyede tamamlarken hızı 250 km/s'de sınırlandırılmış. CLS 53'ün ortalama yakıt tüketimi ise 8,4 lt/100 km.



LEXUS

LF-1 Limitless isimli 5 metre uzunluğundaki konseptinin alçak tavanı, aerodinamik farları, hava girişleri ve iki parçalı tavan spoyleri ön plana çıkıyor. Geleneksel aynaların yerine yerleştirilen kameralar içeriye geniş ve yüksek çözünürlüklü bir görüntü sağlıyor. Japonların geleneksel misafirperverliği Omotenashi felsefesi ile tasarlanan kabinde, sürücünün yola daha fazla odaklanması için birçok işlem el hareketleriyle yapılabiliyor.



CHEVROLET

Başta şasi, motor ve süspansiyon olmak üzere Chevrolet Silverado tamamen yenilendi. İç mekan hacmi büyüyen Silverado'da arka koltuk diz mesafesi de artmış. Araçta 10 ileri vitesli otomatik şanzıman ve start stop sistemine sahip 5,3 lt'lik ve 6,2 lt'lik benzinli V8 ile 6 silindirli 3,0 litrelik dizel motor seçenekleri var. Ayrıca silindirleri devre dışı bırakan dinamik yakıt yönetim sistemi de V8 motorlarda görev yapıyor.





RAM

Ram 1500 yenilen şasi ve karoseriyle, öncüsüne göre 225 kg hafifledi. Yeni V6 ve V8 motor seçenekleriyle sunulan Ram'in önceki nesline göre yakıt tüketiminin azaldığı belirtilirken süspansiyon sistemi de yenilenip yalıtımı güçlendirilmiş. Ram'de 12 inçlik dokunmatik multimedya ekranı var.



HONDA

Honda Insight'ın yeni neslini temsil eden prototipte 1,5 litrelik benzinli motor ve elektrikli motor görev yapıyor. Önceki nesline göre boyutları büyüyen bu hibrit modelde yeni nesil sürüş güvenlik sistemleri var. Ayrıca Insight'ta 8 inçlik ekrana sahip multimedya sistemi de yer alıyor.



FORD

Amerika'da 1968'de gösterime giren Bullitt filminde rol alan Steve McQueen'in Ford Mustang'inden esinlenilerek geliştirilen Ford Mustang Bullitt'te 475 HP güç ve 570 Nm tork üreten 5,0 lt'lik V8 motor görev yapıyor. Kendine has ızgarası, deri direksiyonu ve 12 inçlik multimedya sistemi olan bu aracın maksimum hızının 263 km/s olduğu belirtiliyor. Amerika pazarı için geliştirilen yeni Ranger'ın şasisi, önceki nesline göre güçlendirilmiş. Yeni 2,3 litrelik EcoBoost motora ve 10 ileri otomatik şanzımana sahip bu araçta 8 inçlik dokunmatik ekran ve Sync 3 sistemi var. Edge'in en performanslı versiyonu olan Edge ST'de 250 HP'lik 2,0 litrelik EcoBoost motor ve yeni 8 ileri vitesli otomatik şanzıman var.







JEEP

Cherokee, markanın güncel tasarım diline adapte edilirken makyaj öncesine göre 90 kg hafiflediği belirtiliyor. LED'li farlara sahip olan araçta 7 ya da 8,4 inçlik multimedya sistemi yer alırken araç içi eşya ceplerinin de arttırıldığı belirtiliyor. Motor cephesindeki en önemli yenilik 2,0 lt'lik benzinli turbonun seçenekler arasına eklenmesi.



HYUNDAI

Yenilenen Hyundai Veloster, ikinci neslinde de 2+1 kapı yapısından vazgeçmemiş. Veloster'da 147 HP gücündeki 2,0 litrelik motor görev yaparken turbo seçeneğinde 201 HP gücündeki 1,6 litrelik ünite yer alıyor. En performanslı versiyon olan Veloster N'in 2,0 lt'lik turbo motoru 275 HP üretiyor. Veloster, Nisan'dan itibaren ilk etapta Amerika'da satılacak.



NISSAN

Nissan'ın gelecekte üreteceği SUV'larının tasarım dilini taşıyan XMotion konseptinin V şeklindeki ızgarası, bumerangı andıran ince farları ve stopları daha ilk bakışta öne çıkıyor. Keskin çizgilere sahip konseptin yan bölümünde bulunan U şeklindeki aerodinamik çizgileri tasarımını tamamlıyor.



INFINITI

Q Inspiration konseptinin uzun motor kaputu ve sade ama fonksiyonel aydınlatma grubu, Infiniti'nin gelecekte üreteceği sedanlarının tasarımları hakkında bilgi veriyor. Bu konseptin dışı gibi iç mekanı da oldukça sıra dışı.

MINI

Makyajlanan Mini Cooper'da 6,5 inçlik yeni dokunmatik multimedya ekranı bulunuyor. Deri döşeme, 8,8 inçlik multimedya ekranı ve cep telefonları için kablosuz şarj özelliği isteğe bağlı. Mini'nin motorları revize edilirken araçta artık 7 ileri çift kavramalı otomatik şanzıman görev yapıyor.





VW

VW'nin MQB platformunda Amerika pazarı odaklı olarak geliştirdiği yeni Jetta, önceki nesline göre daha dinamik bir tasarıma sahipken görüş açılarının da arttığı belirtiliyor. Dingil mesafesi 30 mm artarak 2685 mm olan Jetta'nın iç mekanının da büyüdüğü belirtilirken 510 litrelik bagaj hacmi değişmemiş. Jetta'da başlangıçta 150 HP gücünde 1,4 litrelik TSI motor ve 6 ileri manuel ya da 8 ileri otomatik şanzıman görev yapacak. Jetta'nın şık bir tasarıma sahip olan iç mekanında dijital gösterge tablosu ve orta konsolda bulunan multimedya ekranı öne çıkıyor.





BÜYÜK AYI, KÜÇÜK

Dayanıklılık tabiri olarak kullanılan "ayı" benzetmesine arazi araçları arasında en uygun ikili karşımızda: Mercedes-Benz G Serisi ve Suzuki Jimny.



Saf arazi aracı kavramından çok SUV'lara odaklanan tüketicilerin karşısında fazla off-road aracı seçeneği bulunmuyor. Bu konuda kendi sınıflarında ikon olan iki model, Mercedes-Benz G Serisi ve Suzuki Jimny'yi bir araya getirdik.

Askeri, sağlık, kurtarma gibi birçok alandaki ulaşım ihtiyacına hizmet eden G Serisi'nin binek versiyonu 1979 yılında üretilmeye başlandı. Bu ay itibariyle de en son nesli tanıtılan G Serisi, geleneksel öğelerini koruyan ama asfalt üzerindeki yetenekleri arttırılan, ergonomi ve konforu geliştirilen, teknolojik yenilemelere adapte olmuş bir nesil ile Detroit Otomobil Fuarı'nda sahneye çıktı. Yeni nesille karşılaşmadan önce son bir kez mevcut olanla buluşup, geleneksel tipteki belki de son G Serisi'ni bir kez daha inceleyelim istedik.

Suzuki ise Jimny'yi 1970'de yola çıkarttı. Minik boyutları sayesinde dar arazi alanlarında rahat hareket imkanı sunan Jimny, üç kapılı karoserinde dört yolcu için yaşam alanı sunuyor.

Maceracı ruhlara hitap eden bu iki off-road efsanesinin buluştuğu noktalar neler? İkisi de arazi kullanımı için gelişmiş yetenekteler. Dayanıklılık için, merdiven tipte şasi üstünde yükseliyorlar. Standart olarak dört tekerlekten

AYI





Mekanik kilitli diferansiyel kontrolleri göz önünde.



Bagaj kapağı üstündeki yedek lastik geri görüşü kısıtlıyor. Park sırasında geri görüş kamerası faydasını gösteriyor.



Ön cama yakın konsol tasarımı sürüş pozisyonunu da etkiliyor.



Çekiş kontrol kumandası anlaşılır tasarıma sahip.





Arkaya bakınca yedek lastiği görmek geleneksel bir tasarım öğesi.



Dik yerleşen ön konsol, G Serisi'nde olduğu gibi ön cama çok yakın tasarlanmış.

çekiş ile gelen her iki otomobilde çekiş sistemi yol koşullarına göre manuel olarak, sürücü tarafından düzenlenebiliyor. G Serisi'nde üç adet mekanik kilitli diferansiyel bulunuyor. Jimny istenilirse arkadan itişli olarak ilerleyebilirken, sürekli 4x4 ve 4WD-L fonksiyonları sunuyor. Bunun için kilitli diferansiyelin ne işe yaradığı ve ne zaman hangi çekiş fonksiyonun kullanılacağını bilmeyi gerektiriyorlar.

G Serisi, Jimny'den 977 mm daha uzun, 600 mm daha fazla dingil mesafesi sunuyor ve 246 mm daha yüksek.



Her ikisinde de yolcular yüksek konumda oturuyor. Geniş cam yüzeyleri aydınlık kabin ve geniş görüş açısı sağlıyor. Her ikisinin bagaj kapağında, görüş açılarını kısıtlayan yedek lastik bulunuyor. Lastikler, daha iyi uzaklaşma açısı ve yedek lastiğe kolay ulaşabilmek için burada.

G Serisi'nin, Jimny'ye göre devasa sayılabilecek boyutlarına rağmen çok daha geniş bir yaşam alanı sunmuyor. Sürücü için ayrılan alan her ikisinde de kısıtlı. Önde uzun boylu yolcular varken arkadaki alan çok azalıyor. Dik konsol tasarımı sürücüyü ön cama fazlaca yaklaştırıyor. Bu sayede daha fazla yaşam alanı sağlamak hedeflendiği gibi sürücünün, aracın burnunu daha net takip edebilmesi sağlanmış.



G Serisi'nin genişliği 267 mm daha fazla. G Serisi'nin yaklaşma ve uzaklaşma açısı 30 derece, karın açısı 24 derece. Jimny, 34 derece yaklaşma, 46 derece uzaklaşma ve 31 derece karın açısı sunuyor.

SUV sınıfında gün geçtikçe daha izole sürüş tecrübeleri sunulurken bu iki otomobil sürücüsüne "dışarıdan" fazlaca geri bildirim veriyor. Her ikisi de motor sesini, lastik gürültüsünü, rüzgar sesini kabin içerisine yansıtan, yolun yapısını hissettiren mekanik otomobiller.

Direksiyon ve süspansiyon sistemlerinin hızlı yol almak için tasarlanmayıp, bozuk zeminlerde rahatlıkla ilerlemeyi mümkün kılan çalışma karakterleri de onları benzersiz kılıyor. Her ikisinin de yüksek karoser yapıları hız arttıkça, viraj ve dönüşlerde salınımlı bir yolculuk yaşatıyor. Arazi yeteneklerini zirveye taşıyan boyutları, ergonomi sorunlarına ve asfalt üzerindeki performanslarına rağmen fanatiklerinin olmasına engel olmuyor. Günümüzde oldukça az rastlanan bu sürüş özellikleri ve geometrileriyle G Serisi ve Jimny hala maceracıları kendine çekiyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer



DAMARI

Type R, 320 HP'lik, önden çekişli, beş kapılı bir spor otomobil. Hızlanması, frenlemesi ve sürüş dinamikleri kadar iddialı görünen Type R durduğu yerde bile ilgi topluyor.

Type R, 320 HP'lik, önden çekişli, beş kapılı bir spor otomobil. Hızlanması, frenlemesi ve sürüş dinamikleri kadar iddialı görünen Type R durduğu yerde bile ilgi topluyor.

Pistlerden sokaklara fırlamış gibi görünen beşinci nesil Honda Civic Type R, sınıfının en iddialı modeli. Tamamen yeni bir şasiye sahip olan Type R, aerodinamik avantajlar gözetilerek tasarlanmış. Selefine göre 16 kg daha hafif olan Type R'ın burulma direnci ise yüzde 38 oranında iyileştirilmiş. Önde 1 mm arttırılan iz mesafesi arkada 65 mm daha fazla. Toplam genişlik ise 3 mm azaltılmış. Yüksekliği de 33 mm azaltılan otomobilin dingil mesafesi 94 mm, uzunluğu ise 167 mm arttırılmış. Dört kişilik oturma alanı sunan Type R, selefine göre tüm koltuklarda daha alçak bir oturma pozisyonu sağlıyor. Motor kaputunun daha alçak tasarlanması da sürüş pozisyonunu aşağı çekilmesinde asıl faktör. Selefine göre yüzde 10 daha hafif olan Type R logolu koltukların destekleri çok başarılı. Ağırlık transferlerinde savrulmayıp, otomobilin bir parçasıymış gibi sabit kalmanıza izin verdiğini daha önce Almanya Lausitzring ve İstanbul Park pistlerindeki sürüşlerden biliyoruz. Test aracımızda olduğu gibi 20 inçlik jantları kullanabilen otomobilin selefinden farklı olarak arka spoyleri daha fazla yere bastırma kuvveti sağlıyor. Tüm bu yenilikler sürüşte fark yaratan değişiklikler.

Type R'ın direksiyonunda yeni bir otomobilin içerisinde olduğunuzu hissediyorsunuz. Anahtarsız giriş ile bindiğiniz otomobilde "Engine Start" düğmesine bastığınızda bir homurtu duyuluyor. Otomobil sürüş kişiselleştirme sistemindeki Sport modu ile uyanıyor. Siz istediğinizde vites konsolundaki düğmeyi aşağıya çekip Comfort ya da yukarı itip +R moduna geçebiliyorsunuz.



Frenlerin soğutulması ve aerodinamik avantaj için önde hava giriş ve çıkışları bulunuyor.


Alüminyum motor kaputunda hava girişi bulunuyor.



Sodyum dolgulu supaplar, soğutma odalı pistonlar ve egzoz manifoldunu saran soğutma odasıyla termal verimlilik arttırılmış.

Dijital gösterge grubu Comfort modunda beyaz zeminli devir saatini size gösteriyor. Sport modunda devir saati aydınlatması hala beyaz, su sıcaklığı, devir saati ve yakıt göstergelerinin üstünden kırmızı şeritler ortaya çıkıyor. +R'da ise devir göstergesi artık tamamen kırmızı renge bürünüyor. Devir göstergesi içerisinde dijital hız saati bulunuyor. Onun altındaki ekran da kişiselleştirilebiliyor. Navigasyon, müzik sistemi, telefon, yol bilgisayarı, G sensörü, tur zamanı, gaz ve fren pedalına uygulanan kuvvet, turbo basıncı ya da vites değiştirme ışığı göstergeleri seçilebiliyor.

Gösterge grubu içerisindeki ışıklarla sürücüsüne fikir veren değişiklikler asıl yola çıktığınızda hissediliyor. Artık Comfort moduyla şehir içinde, bozuk zeminli yollarda daha konforlu bir Type R tecrübesi yaşanıyor. Süspansiyon ve direksiyon sistemleri makul yumuşaklıkta. Motor gaz tepkisi çok hassas değil, daha sakin ilerlemek mümkün. Ama bu "yumuşak" ayarlar Type R standartlarına göre yumuşak. Aslında otomobil sportifliğinden hiç ödün vermiyor. Hızlanma isteklerinizde hala net bir spor otomobil emrinize amade. "Ilık" mod olan Sport ise daha sert süspansiyon ve direksiyon sistemiyle daha keskin bir motor tepkisi sağlıyor. +R ile Comfort arasında ise çok ciddi fark var ve +R ile şehirde yol almak çok rahat değil. Süspansiyon sistemi karting otomobili gibi sert hissettiriyor. Direksiyon çok sertleşiyor. Motor çok hassas. Çekiş kontrol sistemi daha geç tepki veriyor. VSA (ESP) bu modda kapatılabiliyor. +R modu pist için tasarlanmış. Hafta içi işinize giderken Comfort, otoyolda Sport ve hafta sonu pistte +R ile üç farklı karakterde "spor" otomobil tecrübesi yaşayabiliyorsunuz.

Motor her halükarda hızlanma isteklerine çok hızlı ve net tepkiler veriyor. Motor doğrusal artan bir grafik ile devirleniyor. 7200 d/d'lik kesiciye adeta nefessiz ulaşıyor. 6 ileri vitesli manuel şanzımanın kısa vites kolu ve kısa vites yolları sportiflik beklentilerini karşılıyor.



Tavan üstündeki difüzörler hava akımını, abartılı görünen karbonfiber spoylere yönlendiriyor.


Direksiyonun çapı ve elle uyumu ergonomik. Vites kolu hızlı kullanım için direksiyona yeteri kadar yakın.


Dijital gösterge grubunda, pedallara uygulanan kuvvet, turbo basıncı, vites değiştirme uyarı ışıkları, G sensörü, tur zamanı gibi menüler var.



Kur'an'ın Sesi
Tüm Türkiye'de!

ADANA	Merkez 98,9	EDİRNE	Merkez 105,2	MERSİN	Merkez 88,1
ADIYAMAN	Merkez 98,8	ELAZIĞ	Merkez 103,5	MERSİN	Silifke 88,1
AFYONKARAHİSAR	Merkez 105,2	ERZİNCAN	Merkez 100,5	MUĞLA	Bodrum 105,2
AĞRI	Merkez 105,2	ERZURUM	Merkez 100,5	MUĞLA	Marmaris 93,6
AKSARAY	Merkez 97,4	ESKİŞEHİR	Merkez 91,5	MUĞLA	Merkez 100,1
AMASYA	Merkez 105,5	ESKİŞEHİR	Sivrihisar 91,5	MUŞ	Merkez 101,5
ANKARA	Merkez 101,3	GAZİANTEP	Merkez 105,3	NEVŞEHİR	Merkez 106,3
ANTALYA	Merkez 106,6	GAZİANTEP	Nizip 105,3	NİĞDE	Merkez 98,4
ARTVİN	Merkez 101,3	GİRESUN	Merkez 87,7	ORDU	Fatsa 87,7
AYDIN	Merkez 106,5	HATAY	İskenderun 98,9	ORDU	Merkez 92,2
AYDIN	Söke 106,7	HATAY	Merkez 101,3	ORDU	Ünye 87,7
BALIKESİR	Bandırma 105,2	ISPARTA	Merkez 93,0	OSMANİYE	Merkez 98,9
BALIKESİR	Edremit 102,9	İSTANBUL	Üsküdar 105,2	RİZE	Merkez 98,7
BALIKESİR	Gönen 105,2	İZMİR	Merkez 106,7	SAKARYA	Merkez 103,5
BALIKESİR	Merkez 105,2	K.MARAŞ	Merkez 104,2	SAMSUN	Bafra 87,7
BARTIN	Merkez 101.0	KARABÜk	Merkez 91,5	SAMSUN	Merkez 87,7
BATMAN	Merkez 101,3	KARAMAN	Merkez 106,0	SİİRT	Merkez 101,3
BAYBURT	Merkez 101,3	KARS	Merkez 105,0	SİNOP	Merkez 94,4
BİLECİK	Merkez 102,8	KASTAMONU	Merkez 105,5	SİVAS	Merkez 97,3
BİNGÖL	Merkez 96,0	KAYSERİ	Merkez 101,5	TEKİRDAĞ	Çorlu 105,2
BİTLİS	Tatvan 107,0	KIRIKKALE	Merkez 101,8	TEKİRDAĞ	Merkez 105,2
BOLU	Merkez 101,3	KIRKLARELİ	Merkez 106,4	TOKAT	Merkez 105,2
BURDUR	Merkez 93,0	KİLİS	Merkez 98,0	TRABZON	Merkez 92,8
BURSA	İnegöl 100,2	KOCAELİ	Merkez 102,6	TUNCELİ	Merkez 95,5
BURSA	MERKEZ 100,2	KONYA	Ereğli 106,0	UŞAK	Merkez 105,3
ÇANAKKALE	Biga 105,3	KONYA	Merkez 97,4	VAN	Erciş 107,0
ÇANAKKALE	Merkez 98,0	KONYA	Seydişehir 106,0	VAN	Merkez 107,0
ÇANKIRI	Merkez 107,4	KÜTAHYA	Merkez 91,7	YOZGAT	Merkez 97,3
ÇORUM	Merkez 105,2	MALATYa	Merkez 87,7	ZONGULDAK	Devrek 2 103,0
DENİZLİ	Merkez 99,0	MANİSA	Merkez 92,2	ZONGULDAK	Krd. Ereğli 103,0
DİYARBAKIR	Merkez 104,5	MANİSA	Turgutlu 96,7	ZONGULDAK	Merkez 103,5
DÜZCE	Merkez 106,7	MARDİN	Merkez 107,2		

Hemen indir!





www.vavradyo.com.tr


App Store'dan İndirin


Google play'den İndirin


vavradyo


vavradyoturkuvaz


vavradyo

Vites yerleri belirgin ama kemikli. Vites oranları yüzde 7 oranında kısaltılmış.

Type R, önden çekişli, güçlü bir spor otomobilin ne kadar iyi yol tutuş sunabileceğini gösteriyor. Şasinin ideal ayarlarına, ön akstaki helical (spiral) limitli kaydırmalı diferansiyel kilidi, adaptif amortisörleri ve net direksiyon sistemi eklendiğinde sürücünün otomobilin bir parçası gibi olması sağlanmış.

+R modda keskinleşen elektronik sürüş yardımcısı AHA (Agile Handling Assist) dönüşler ve virajlarda iç tekerleklere uyguladığı frenlemeyle yol tutuşu arttırıyor. Çünkü bu frenlemeler sayesinde motor gücü virajın dış tarafındaki tekerleğe aktarılıyor. REV Match Control sistemi bulunan otomobil, geleneksel "Heel and Toe" vites değişimini devralıyor.

Otomobilin test ölçümlerine baktığımızda fren mesafesinin ve hızlanma verilerinin beklentilerin üzerinde olmasının hava sıcaklığının 5C derece olmasının etkili olduğunu belirtmeliyiz.

Tüm bunlar ışığında yeni Type R'ın limitleri yükselmiş, ama daha kolay yönetilebilir bir otomobil olduğunu söyleyebiliriz.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer



Ortadaki egzoz çıkışı ses rezonansı için çalışıyor.



Motor çalıştırma/durdurma düğmesi konsolda yer bulmuş.



Sürüş modu düğmesi vitesin sağında yer alıyor.

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1996 cc
Maksimum güç	235 kW/320 HP 6500 d/d
Maksimum tork	400 Nm 2500-4500 d/d
0-100 km/s hızlanma	5,8 sn
Maksimum hız	272 km/s
Şanzıman	6 ileri manuel
Aktarma	Önden çekişli
Boş ağırlık	1451 kg
Bagaj hacmi	420 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde MacPherson, arkada çok noktadan bağlantılı süspansiyon ön ve arkada viraj denge çubuğu ve elektronik kontrollü amortisörler,
Dönüş çapı	12,0 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk/disk
Test aracı lastik ölçüsü	245/30 ZR20
Lastik	Continental ContiSportContact 6

Donanım

ABS, EBD, VSA, BA, HSA, BSI, ADS, RMS, DWS, ön, yan ve perde havayastıkları, anahtarsız giriş ve çalıştırma, geri görüş kamerası, çift bölgeli otomatik klima, elektrikli, uzaktan kumanda ile katlanır yan aynalar, kablosuz şarj, 7 inç dokunmatik ekran, navigasyon, sürüş modları, vites değişim göstergesi, premium ses sistemi, LED farlar, LED gündüz farları, LED sis farları, 20 inçlik jantlar.

Rakipler



Ford Focus RS
Focus RS, 2,3 litrelik EcoBoost turbo benzinli motor, 4 tekerlekten çekiş ve sürüş modlarıyla 90.000 Euro'dan satılıyor.

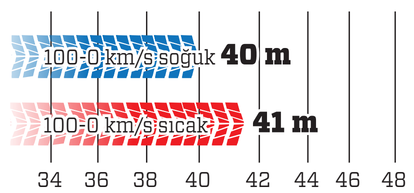


VW Golf R
Beş kapılı hot hatchlerin en sakin tasarımlıları arasında yer Golf R'ın 2.0 TSI, 310 HP motor, 4 tekerlekten çekiş ve DSG ile satış fiyatı 295.752 TL.

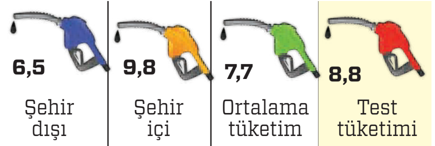
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	2,9 sn
0-80 km/s	4,7 sn
0-100 km/s	6,1 sn
0-120 km /s	7,6 sn
0-130 km/s	8,4 sn
0- 400 m	13,2 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (5.viteste)	5,6 sn
80- 120 km/s (6.viteste)	6,5 sn

Fren mesafesi

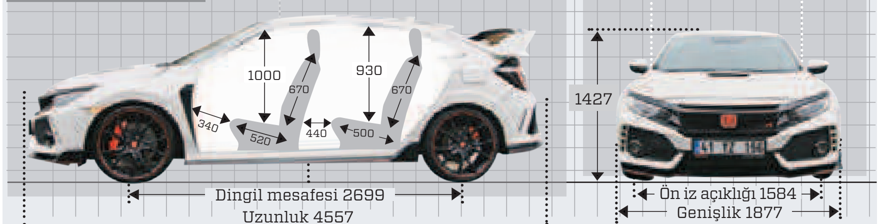


Gürültü	
Rölantide	45 dB(A)
50 km/s (4. viteste)	60 dB(A)
100 km/s (5. viteste)	69 dB(A)
120 km/s (6. viteste)	74 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	176 g/km
Depo kapasitesi	46,9 lt
Menzil (test tüketimine göre)	534 km



BAKIM	
Bakım aralıkları	10.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	2.150 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	6/6/6
Baz fiyat	260.000 TL
Test aracı fiyatı	260.000 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★★

KAROSER, İÇ MEKAN

✓ Ön koltukların destekleri, direksiyon ergonomisi, alçak sürüş pozisyonu.

X Dört kişilik oturma alanı, geri görüş açıları, alüminyum vites topuzu.

DONANIM VE GÜVENLİK

✓ Elektronik sürüş ve güvenlik yardımcıları, zengin standart donanım listesi.

X Fren test sonucu, multimedya ekranın tepkileri ve menüsü.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

✓ Motor tepkileri, kısa şanzıman oranları, yol tutuş, ayarlanabilir süspansiyon sistemi.

X Egzoz sesi özel hissettirmiyor.

FİYAT

✓ Başlangıç fiyatı rakipleri karşısında cazip görünüyor.

X Dört tekerlekten çekiş ya da otomatik şanzıman sunabilen rakipleri var.

DİNAMİK KÜÇÜK

Küçük sınıfın en dinamik sürüş tecrübelerinden birini yaşatan Ford Fiesta'nın benzinli motor ve otomatik şanzımanla yeteneklerini keşfe çıktık.

Tamamen yenilenen Fiesta, selefine göre daha olgun görünüyor. Bunda 71 daha uzun ve 13 mm daha geniş olması etkili. Dingil mesafesi 4 mm arttırılan Fiesta'nın yaşam alanının yeniden düzenlenmesi otomobile biraz daha konfor kazandırmış. Ancak sınıfındaki rakipleri de konfor ve ferahlık konularında oldukça ileride. İlk testimizde cam tavanlı olan Fiesta 1.5 TDCi'ın arka koltuklarındaki baş mesafesi kısıtlıydı. Yeni testimizdeki 1.0 Ecoboost'da cam tavan bulunmaması arka baş mesafesinin kabul edilebilir seviyede olmasını sağlamış.

Dışarıdaki modern çizgiler kabin içerisinde de devam ediyor. Selefindeki kadar klostrofobik ve gözü yoran bir konsol tasarımı kullanılmamış. Eğimli A sütunları yine ferahlığı biraz azaltsa da derli toplu orta konsol düzenlemesi selefine göre daha iyi hissettiriyor.

Ford'un otomobillerinde genel olarak sürüş dinamizmi ön plana çıkıyor. Net direksiyon ve süspansiyon sistemleri sunan marka, Fiesta'da da bu genellemeye uygun bir iş ortaya koymuş. Fiesta'nın küçük sınıf geneline göre sert yapıda olan direksiyon sistemi yüksek hızlarda ve ani yönlendirme taleplerinde güven veriyor. Park ve manevralarda ise yeteri kadar yumuşak bir yapıya bürünüyor.

Süspansiyon sistemi de serte yakın ayarlara sahip. Ağırlık transferlerinde karoser salınımlarını kontrol altında tutabiliyor. Sert yapısı sebebiyle zemindeki bozukluklar kabin içerisine biraz taşınsa da bu durum konfordan çok çalmıyor. Fiesta dinamizm uğruna yolcularını rahatsız etmeyen, genel konfor beklentisini karşılayabilen bir otomobil olsa da sınıfının en konforlu seçeneği değil.

Test aracımızda bulunan 1.0 Ecoboost benzinli motor da sürüş karakterine uygun bir canlılığa sahip. Alt devirlerden itibaren akıcı bir hızlanma sağlıyor. 6 ileri vitesli otomatik şanzıman ile uyumlu. Vites geçişleri yeteri kadar hızlı ve pürüzsüz gerçekleşiyor.

1.0 Ecoboost motor ve Powershift şanzıman ikilisinin fabrika ve test hızlanma verilerine baktığımızda daha önce test sayfalarımı-





292 litrelik hacim en önemli rakibi VW Polo'nun gerisinde.





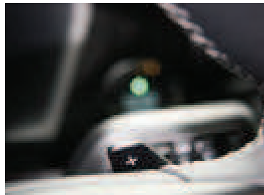
9 hoparlör ve 1 subwooferla gelen B&O ses sistemi 2.300 TL.



Malzeme ve işçilik kaliteli. Gösterge grubu rahat izleniyor.



8 inçlik multimedya ekranından, arka görüntüyü yaklaştırmak mümkün.



Direksiyon arkasında manuel vites değiştirme kulakçıkları var.



Torpido gözü içerisinde bir raf da bulunuyor.

za konuk olan 1.5 TDCi 85 HP dizel motor ve 6 ileri manuel ikilisinden çok farklı sonuçlar ortaya koymadığını görüyoruz.

Yakıt tüketiminde durum farklı. Dizel motor ve manuel şanzıman 4,6 lt/100 km'lik ortalama test tüketimi sağlamıştı. Benzinli motor ve otomatik şanzımanla 6,4 lt/100 km'lik ortalama elde ettik. Bu tüketim değeri yoğun trafik ve dur/kalk durumlarında daha da yükseliyor.

Benzinli motor bakım maliyetlerinde de kayda değer bir avantaj sağlayamıyor. 7 yıl/105.000 km kullanımda benzinli motorun toplam bakım maliyeti 5.572 TL, dizel motorun 5.597 TL olarak açıklanıyor.

Araç fiyatlarına baktığımızda 1.0 Ecoboost Powershift Trend ile 1.5 TDCi manuel Trend seçeneklerinin ikisi de 79.500 TL'ye satılıyor. ST Line donanımı ise sadece 1.0 Ecoboost ile alınabiliyor.

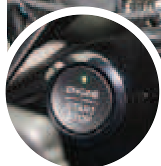
Bu durumda hızlanma, bakım maliyeti ve satış fiyatıyla ayrılamayan iki farklı motor arasında seçim yapmayı otomatik şanzıman belirliyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer



Anahtarsız çalıştırma olan otomobilde, anahtarı koyabileceğiniz bir alan düşünülmüş.





Anahtarsız motor çalıştırma fonksiyonu X Paket içerisinde bulunuyor.

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	3/12
Silindir hacmi	998 cc
Maksimum güç	73 kW/100 HP 4500 d/d
Maksimum tork	170 Nm 1500-4000 d/d
0-100 km/s hızlanma	12,2 sn
Maksimum hız	180 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	4,0 sn
0-80 km/s	8,3 sn
0-100 km/s	12,4 sn
0-120 km/s	18,3 sn
0-130 km/s	22,2 sn
0- 400 m	17,9 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	6,5 sn
80- 120 km/s (D'de)	8,7 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	42 m/44 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	6,4 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	5,2 lt/100 km
CO_2	118 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4040 mm/ 1941 mm/ 1476 mm
Dingil mesafesi	2493 mm
Depo kapasitesi	42 lt
Ağırlık	1206 kg
Test aracı lastik ölçüsü	205/45 R17
Bagaj hacmi	292/1093 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	79.500 TL
Test aracı fiyatı	103.400 TL
Değerlendirme	★★★★☆

Fren mesafesi ölçümü kış lastikleri ile yapılmıştır.

HER GÜNÜN OTOMOBİLİ

Selefine göre çok farklı bir tasarımla karşımıza çıkmayan yeni Audi Q5, sade ama şık tarzını koruyor. Q5, boyutları, 2.0 TDI motoru, yeni otomatik şanzıman ve dört tekerlekten çekiş sistemiyle neredeyse mükemmele yakın bir uyum içerisinde.



Yenilenen Audi Q5, selefinin ana hatlarının güncellenmesiyle, marka imajından uzaklaşmadan daha güçlü ve şık bir otomobil olarak karşımıza çıktı.

Standart xenon dışında Matrix LED far opsiyonuyla daha iyi aydınlatma vaat eden otomobilin LED stopları da selefinden farklı görünüyor. Otomobilin içerisine de yeni nesil tasarım anlayışı yansıtılmış. Sade bir konsol tasarımı kullanılarak düğme yerleşiminde düzenli bir yapı oluşturulmuş.

Orta konsolun üst kısmında yumuşak dokulu plastik kaplama kullanılırken, geri kalan yüzeylerde çoğunlukla sert plastik malzeme tercih edilmiş. Premium sınıf için kalite algısını azaltan bu tercih gözü rahatsız etmese de hissedilen kaliteyi azaltıyor. Sıklıkla dokunmak zorunda kalınan, vites konsolundaki dairesel kumanda grubunun



yüzeyinde farklı malzemeler kullanılmış olasını tercih ederdik. Test aracımızda olmayan ama yeni nesille opsiyonel olarak sunulmaya başlanan 12,3 inçlik dijital gösterge grubu Q5'in ergonomi ve fonksiyonelliğini yükselten bir donanım. Test aracımızdaki yeni 8,3 inçlik renkli ekran rahat izlenebilir bir konumda yer alıyor. Yeni multimedya içeriği akıllı telefonlarla uyumlu.

Yeni nesille birlikte standart olarak sunulan acil durum fren destek sistemi Q5'in güvenlik puanlarını arttırıyor.

Test aracımız "S line" isimli sportif donanıma sahip. Bu donanımın getirisi olan spor ön koltuklar konfor ve yan destekleriyle oldukça başarılı. Geniş ve aydınlık bir yaşam alanı sunan otomobilde görüş açısı sorunu yaşanmıyor.

Audi Q5 ile yol aldıkça selefine göre daha rahat yönetildiğini fark ediyoruz.

quattro sistemi yakıt ekonomisi için dört tekerlekten çekişe gerek duymadığı durumlarda arka aksa tork aktarımını devre dışı bırakıyor.



Daha keskin ve rahat kontrol edilebilir bir Q5 karşımıza çıktı. Bunda yeni şasi etkili olmuş. Daha fazla alüminyum kullanılan karoserde, ön süspansiyon bağlantıları da alüminyum. Yeni elektromekanik direksiyon sisteminin geri bildirimleri başarılı ve yönlendirme isteklerine hızlı cevap veriyor. Hız arttıkça sertleşen sistem yüksek hızlarda güven veriyor. Manevralarda ise sürücüyü yormayacak yumuşaklığı sunabiliyor.

Süspansiyon sistemi de konfor ve dinamizmi başarılı şekilde dengeliyor. Serte yakın süspansiyon ayarları ağırlık transferleri ve dönüşlerde karoserin aşırı salınmasını önlüyor. Bozuk veya dalgalı zeminleri ise kabin içerisine yansıtmıyor. Çukurlara girildiğinde karşılaşılan sert dikey darbeler de kabine rahatsız edici seviyede yansımadan sönümleniyor.

Sürekli dört tekerlekten çekiş sistemi sürüş güvenliği arttıran, otomobilin dönüşlerdeki limitini yükselten bir donanım. Özellikle ıslak ve kaygan zeminlerde karşılaşılan tutunma sorunları quattro'nun hızlı ve verimli yapısı sayesinde sürüş güvenliği oldukça fazla arttırıyor.

Standart olarak sunulan "Audi drive select" sistemiyle sürüş kişiselleştirmesi mümkün. Gaz tepkileri, direksiyon sertliği, süspansiyon sertliği küçük değişimler yaratacak şekilde ayarlanabiliyor. Yeni nesille birlikte "offroad" seçeneği de sürüş modlarına eklendi.

Sürücünün emirlerine hızlı yanıt veren 7 ileri vitesli, çift kavramalı otomatik şanzıman hızlanma ve tüketim konularında Q5'e



8,3 inçlik multimedya ekranı rakipleri karşısında küçük görünüyor. Ekranın göz hizasında olması ergonomiyi arttırmış. Menüsü çok karşık değil. Vites konsolunda yeterli sayıda fonksiyonel eşya gözüne yer verilmiş.



S line ile gelen spor koltukların destekleri çok başarılı.



190 HP'lik turbo dizel motor ve 7 ileri vitesli şanzıman çok uyumlu bir ikili.



550 litrelik bagajın zeminine yerleştirilen kancalara takılabilen file eşyaları sabitlemeye yarıyor.

avantaj sağlıyor. S tronic isimli şanzımanın 2.0 TDI ile uyumlu çalıştığını söylemeliyiz. Vites geçişlerinde kararsızlık ya da gecikme yaşanmıyor. Manuel kullanım ihtiyacı gerektirmeyen, zamanında vites geçişleri sunuluyor. Daha yüksek devirde vites geçişleri istediğinizde S modu gerekli dinamizmi sağlıyor.

Canlı bir motor olan 2.0 TDI 190 HP, gaz pedalına hassas davranıldığında akıcı ve konforlu bir hızlanma sunuyor. Ani hızlanma isteklerinde ise hemen bir başka karaktere bürünüp istenilen dinamizmi sağlıyor. Motor kaputu altında yükselen sesler dizel gürültüsü gibi değil daha sportif ve keyif verici şekilde kabine yansıyor.

Dengeli bir sürüş karakteriyle Q5'in yakıt tüketimi kontrol altında tutulabiliyor. Test ölçümlerinde 7,0 lt/100 km ortalama tüketim verisi sunan otomobil için cimri değil ama makul denilebilir.

Genel değerlendirmemizde Q5'in sınıfının en dengeli modellerinden biri olduğunu söyleyebiliriz. Boyutlarıyla şehirde bile rahat hareket sağlayan otomobilin geniş cam yüzeyleriyle sunduğu aydınlık kabini, sorunsuz görüş açıları, dinamizm ve konforu başarılı şekilde veren süspansiyon ve direksiyon ayarları, yol tutuş konusunda güveni arttıran çekiş sistemi, hızlanma ve tüketim dengesini kuran, keyif veren dizel motor ve otomatik şanzıman ikilisiyle Q5 güzel bir bütüne sahip.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, uzunlamasına
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1968 cc
Maksimum güç	140 kW/190 HP 3800 d/d
Maksimum tork	400 Nm 1750-3000 d/d
0-100 km/s hızlanma	7,9 sn
Maksimum hız	218 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Boş ağırlık	1845 kg
Bagaj hacmi	550-1550 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Ön ve arkada beş noktadan bağlantılı süspansiyon sistemi, viraj denge çubukları, adaptif amortisörler.
Dönüş çapı	11,7 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk
Test aracı lastik ölçüsü	225/55 R19
Lastik	Michelin Latitude

Donanım

ABS, ESP, çarpışma önleme sistemi, ön, yan ve perde havayastıkları, Audi drive select, dinamik süspansiyon, enerji geri kazanım sistemi, MMI radio plus, AUX, USB girişleri, Bluetooth, otomatik klima, ısı yalıtımlı yan ve arka camlar, xenon farlar, LED stoplar, yağmur ve far sensörü, lastik basınç kontrol sistemi, kilitli bijonlar, lastik tamir kiti, 235/65 R17 hafif alaşımlı jantlar, lastikler.

Rakipler

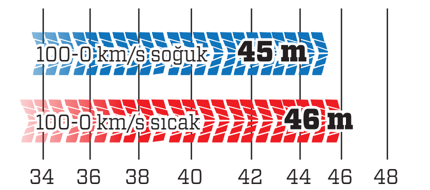
BMW X3
Sınıfının en dinamik sürüş özelliklerinden birini sunan X3, tamamen yenilendi. 2,0 lt 190 HP'lik dizel motor 435.500 TL'den satılıyor.

Volvo XC60
Yepyeni karoserle satılmaya başlanan XC60, konfor ve güvenlik konularında iddialı. 2,0 litre 190 HP'lik dizel motoruyla 379.085 TL'den satılıyor.

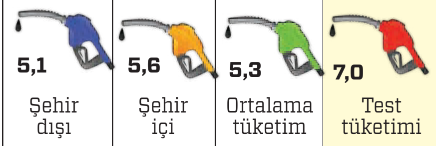
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	3,1 sn
0-80 km/s	6,3 sn
0-100 km/s	9,0 sn
0-120 km /s	12,9 sn
0-130 km/s	15,3 sn
0- 400 m	16,6 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	4,8 sn
80- 120 km/s (D'de)	6,7 sn

Fren mesafesi



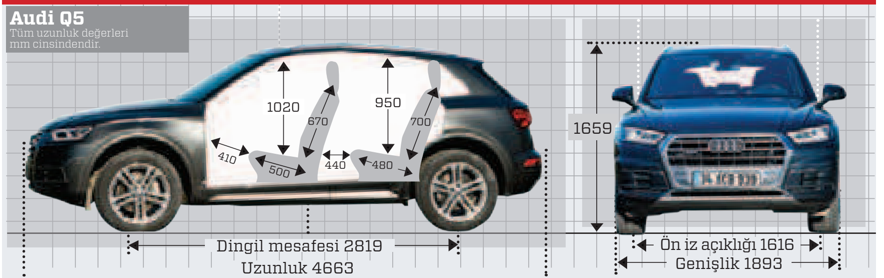
Gürültü	
Rölantide	42 dB(A)
50 km/s (D'de)	55 dB(A)
100 km/s (D'de)	62 dB(A)
120 km/s (D'de)	65 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	138 g/km
Depo kapasitesi	65 lt
Menzil (test tüketimine göre)	928 km



5,1	5,6	5,3	7,0
Şehir dışı	Şehir içi	Ortalama tüketim	Test tüketimi

Bakım	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	2.787 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/3/12
Baz fiyat	446.348 TL
Test aracı fiyatı	472.000 TL

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME



KAROSER, İÇ MEKAN

✓ Geniş ve aydınlık kabin, sportif ve konforlu "S line" koltuklar.

X Konsolda fazlaca sert plastik malzeme kullanılması kalite algısını azaltıyor.

DONANIM VE GÜVENLİK

✓ Acil durum fren destek sistemi standart olarak sunuluyor.

X Multimedya sisteminin ekranı rakiplerinden küçük.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

✓ Alt devirlerden itibaren canlı motor, sarsıntı ve gürültü kabine yansımıyor.

X -

FİYAT

✓ Neredeyse eksiksiz hissettiren test aracının fiyatı sınıf standartlarına göre makul.

X Baz fiyatı BMW, Mercedes ve Volvo'da bulunan rakip modellerinin üstünde kalıyor.

Fren mesafesi ölçümü kış lastikleri ile yapılmıştır.

BİR ADIM DAHA İLERİ

Las Vegas'ta gerçekleştirilen Tüketici Elektroniği Fuarı'nda (CES) bu yıl da otomobil üreticileri sıra dışı teknolojileriyle öne çıktı. Otonom sürüş sistemine de katkı sağlayacak olan bu teknolojik yeniliklerde özellikle iç mekan ve yeni kokpit tasarımları öne çıkıyor. Yazı: Baturhan Boyacılar

HONDA

Uzun yıllardır yapay zeka üzerinde çalışmalar yapan Honda'nın 2011'de tanıttığı Asimo isimli robotunu çoğumuz hatırlıyordur. Japon üretici, CES 2018'de 3E adı altında 3 farklı konsept tanıttı. 3E, Empower (Görevlendirme), Experience (Deneyim) ve Empathy (Empati) kelimelerinin baş harflerinden oluşuyor. Bu konseptlerden biri olan 3E-D18'de yetkilendirme komutu öne çıkıyor. Robot teknolojisi ile insan özelliklerini birleştiren bu konsept otonom özelliğine sahip elektrikli bir araç. Yapay zekası olan 3E-D18 modeli arama, kurtarma, yangın ve inşaat aracı olarak farklı üst yapı donanımları da sunacak. Bir diğer konsept ise deneyim bölümünde bulunan 3E-C18 adlı araç. Elektrikli süpürgeyi andıran bu araç mini konser ya da panellerde mobil platform olarak da hizmet verecek. 3E-C18'in empati özelliği insanların hareket etme ve çalışma biçimlerini gözlemleyerek öğrenebiliyor. Yapay zeka teknolojisine sahip 3E-A18 isimli robot, insanlarla iletişim kurma becerisine sahip. Bu sayede yol tarif etme veya insanları gidecekleri noktaya götürme gibi özelliklerinin olduğu belirtiliyor. Honda ayrıca CES 2018'de yeni depolama ekipmanlarını da sergiledi.



LEXUS

Toyota Araştırma Enstitüsü tarafından geliştirilen ve Lexus LS600'e uyarlanan otonom araç platformu, otonom araçların algılama yeteneklerini artırmaya, algılamayı akıcı bir şekilde yola aktarmaya ve otonom araç teknolojilerinin kolay bir biçimde araçlara entegre edebilmesi için tasarlandı. Bu konsept platformda sensörler, lazer ışınlarıyla çalışan luminar lidar sistemi sayesinde 200 metreye kadar olan bir alanı tarayabiliyor. Bu işlemde aracın ön ve arka tarafı 360 derecelik açıyla taranabiliyor. Yüksek çözünürlüklü lidar, karanlıkta görünmesi zor nesneleri de algılayabiliyor. Ayrıca aracın etrafına yerleştirilen 4 tane kısa mesafe lidar ise aracın yanından geçen çocukları veya yoldaki engelleri algılayabiliyor.



TOYOTA

Toyota'nın tanıttığı e-Palette, otonom sürüş özelliğine sahip elektrikli bir araç. Sürgülü kapıları ve düz zemini sayesinde yük ya da yolcu taşıma veya araç paylaşımı gibi farklı özelliklere sahip bu konseptin üç farklı uzunluk seçeneğinin olacağı belirtiliyor. Fuarda sergilenen e-Palette 4,8 metre uzunluğa, 2 metre genişliğe ve 2,25 metre yüksekliğe sahip. Toyota e-Palette aracı 2020'nin başlarında Amerika'da farklı bölgelerde test edilmeye başlanacak ve 2020'nin yaz aylarında Tokyo'da gerçekleşecek olan Olimpiyat ve Paralimpik Oyunları'nda görev yapması planlanıyor.



BOSCH

Bosch sürücülerin dikkatlerini dağıtmamaları için yeni sistemler üzerinde çalışıyor. Bu sistemlerden biri olan HMI'nın yeni özelliğinde araç, sürücüyle konuşabiliyor. Şiveleri bile anlayabilme yeteneği sahip olan sistemde sürücü, tıpkı bir yolcuyla konuşur gibi araçla konuşabiliyor. Yapay zekası sayesinde sesli komutla radyo ya da müzik dinletebiliyor. Otomobillerde çok sayıda gösterge var. Bunların her biri sürücünün dikkatini dağıtabiliyor. Sürücü 50 km/s hızla giderken gözlerini iki saniye yoldan ayırdığında araç 30 metre ilerlemiş oluyor. Bosch'un geliştirdiği göstergede ise sadece sürücü için önemli olan veri öne çıkıyor. Mesela yol kaygansa ya da hız sınırını aştıysanız sadece bu uyarılar göstergede yer alıyor. Ayrıca araçta çok sayıda özelliğin kontrolü tek bir ekran üzerinden yapılacak. Bu sayede sürücünün dikkati daha az dağılacak ve sürüş güvenliği daha fazla ön plana çıkacak.



JEEP

Yenilenen Jeep Wrangler'da ilk kez Jeep Adventure Reality ve Family Alerts uygulamaları tanıtıldı. Araç takip sistemi gibi çalışan ama daha fazla yeteneğe sahip olan Family Alerts sistemi tüm aile bireylerine yönelik tasarlandı. Araç sahibi Uconnect akıllı telefon uygulaması üzerinden uzaklık sınırı belirleyebiliyor, sürüş hızını ve araç konumunu gözlemleyebiliyor. Family Alerts özelliğinde araç, önceden belirlenmiş coğrafi sınırın dışına çıktığında hız sınırı ayarlama imkanı tanıyor ve bu hız sınırı aşıldığında araç sahibini uyaran hız uyarı özelliği bulunuyor. Yeni Jeep Adventure Reality uygulaması ile sanal ortamda istediğiniz özelliklere sahip Jeep Wrangler'ı oluşturmanızı sağlıyor. Ayrıca yüksek çözünürlüklü görüntü, kullanıcıya zoom yapma imkanı da sunuyor.



NISSAN

Japon üreticinin CES 2018'de tanıttığı ve üzerinde çalıştığı B2V kısaltmalı Brain-to-Vehicle isimli teknolojide araç, sürücü eylemlerini tahmin etmek ve sorunu tespit etmek için beyin kod çözme teknolojisine dayanıyor. Bu teknolojide sürücünün beyin dalgası aktivitesini ölçen cihaz kullanıyor. Bu cihaz sayesinde otonom sistem, sürücüden önce aracın direksiyon simidini döndürme veya hızını yavaşlatma gibi özelliklere sahip. Bu sayede, aracın sürücünün eyleminden 0,2 ile 0,5 saniye arasında daha hızlı reaksiyon göstereceği belirtiliyor.



HARMAN SAMSUNG

Yakın gelecekte yollara çıkması planlanan otonom araçlar için geliştirilen dijital kokpit platformu, tüm araçlara uyacak şekilde tasarlandı. Samsung ile Harman'ın birlikte geliştirdiği dev ekranlar 5G'ye uygun olduğu için telematik sistemler daha pratik ve daha fazla özelliğe sahip olacak.



CONTINENTAL

Pase isimli sistemde sürücü akıllı cihazları sayesinde aracına yaklaştığında bagaj kapağı otomatik olarak açılıyor. Bu sayede sürücü, yükünü araca pratik olarak yüklüyor. Sistem ayrıca kapı kilitlerini de anahtarsız olarak akıllı yüzük, saat ve telefondan açıyor.



Görüş

Koray Muratoğlu

koraymuratoglu@gmail.com

MECİDİYEKÖY KAVŞAĞI'NI EL FRENİYLE DÖNÜNÜZ.

Dijital medya kaynakları öyle bir halde ki, Gayya Kuyusu diyebiliriz... Global olarak incelediğinizde müthiş kaliteli, doğru bilgiye ulaşabiliyorsunuz. YouTube da keza aynı şekilde; artık sırtınızı nasıl kaşımanız gerektiği konusunda bile bilgi var. Ancak kirlilik ve doğruyu bulma mücadelesi de işin bir diğer yanı. Hele hele yerli kaynaklar söz konusu olunca avamlaşma, yetersizlik, eksiklik alıp başını gidiyor. Kozmetik konusunu bilemem ama otomobil söz konusu olunca bakıp incelediklerimde aynı sorun var sıklıkla...

İşin ucunda para olunca YouTube ilgili-ilgisiz; ya da şöyle düzeltelim yeterli-yetersiz herkesin at koşturup bilgi sattığı bir yer halini alıyor ülkemizde. Tamam olabilir burası resmi bir mecra değil, "eğleniyoruz" "takılıyoruz" diyebiliriz. Ama asıl problem kitlelerin kalite kaygısının, araştırmacı niteliklerinin az oluşuyla yalan-yanlış bilginin, yorumun ilgi görmesi, ciddiye alınması, kısacası para etmesi asıl dert.

Otomobil kullanma becerisi üzerine birşeyler aramak için biraz gezindim; aman aman neler var neler! Daha iyi otomobil kullanma adına videolar yapılmış. Avam ses vurgusuyla yaşını tahmin ettiğim "elemanın biri" bilgi sahibi olmadan fikir ve öneri sahipliğinde zirveye oynuyor. "İşte sizi harika bi sürücü yapacak 10 taktik!", "Harika otomobil kullanmanın 15 yolu!" İzleyince kanım dondu, baba diyor ki bazen yarışçılar gibi, el frenini zaman zaman dönüşlerde kullanın. Süslemek için de yok "momentum", yok "pratik yapmak çok önemli" gibi laflar serpiştirmiş araya. Sol ayak freni yapın diyor; "Sizi hem hızlanma hem de yavaşlama konusunda çok daha iyi yapacak" diye de ekliyor. Bak hele!..

Neyse örnekler uzayıp gidiyor. Asıl sorun bu videoların 800-900 bin kadar izlenmiş olması. Yani hepsi ciddiye almamıştır diyeceğim ama insanımızın seçicilik, süzgeçten geçirme konusunda kabiliyetlerine de güvenim tam değil açıkça söylemek gerekirse. Diyeceğim odur ki özellikle YouTube bilgi konusunda eşşiz bir kaynak olma özelliğinin yanında "ağzı olanın konuştuğu" Gayya Kuyusu'nun sözlük anlamı; "derinlere kök salmış, içinden çıkılamayacak denli karışık, umutsuz, çapraşık iş, durum ya da karmakarışık işlerin döndüğü yer." özelliğine de kavuşmuş maalesef. Dikkatli olmak gerek. Tamam eğlence, gırgır kaynaklarında dert yok, ama doğru-nitelikli bilgiyi bulmak için dikkatli ve araştırmacı olmak gerekiyor. "E araştırmayla uğraşacaksam Beyazıt Kütüphanesi'ne giderim o zaman..." derseniz, Buyurun o halde Mecidiyeköy merkez kavşağını el freniyle dönünüz!

www.otohaber.com.tr

otohaber

Crossover SUV

Pikap sınıfının en yeni ve ilk premium üyesi Türkiye'de!

Mercedes X Serisi

Nissan Qashqai
Daha fazla konfor

Citroen C3 Aircross
Yeni bir dönem

Subaru XV
Karakterini koruyor

Jeep Wrangler
Geleneksel modern

Lamborghini Urus
Süper SUV

Opel Grandland X
Kompakt sınıfın yeni gözdesi



Merak ettiğiniz Crossover ve SUV modellerle ilgili tüm detaylar, tarafsız yorumlar ve karşılaştırmalar otohaber Crossover&SUV'da!

TURKUVAZ

HAFİF ROKET

Renault'nun derin uykudan uyandırdığı Alpine markası, A110 ile minimalist ve çok yüksek bir sürüş keyfi sunan bir modele imza atıyor. Otomobille ilk buluşmamızda hafifliğin tadına doyulmaz sürüş keyfini yaşadık.

İnsan bazen sürüş keyfi için büyük motorlar, geniş lastikler ve karmaşık yürüyen aksamların öncelikli olduğu fikrine kapılabiliyor. Ancak bu doğru bir düşünce değil. İşin aslı şu ki, bu saydıklarımıza ancak bir otomobilin kütlesi artarsa ihtiyaç duyulur. İşlerin her zaman daha fazlası olmadan da iyi gidebileceğini Renault, Alpine markasının geri dönüşünü simgeleyen A110 modeliyle gösteriyor. Ortadan motorlu coupe, sürüşe hazır 1103 kg'lik ağırlığıyla hafiflik odaklı bir üretim. Şasi ve karoserde alüminyum kullanılmış. Tamam, itiraf edelim: Alpine A110'da diyet uçlarda tutulmamış. Ancak bunun karşılığında makul gürültü yalıtımı sayesinde otoyol hızlarında otomobilin içinde gerilmeden sohbet etmek veya kaliteli dolgunun kullanıldığı tek parça koltuklarda konforlu bir biçimde oturmak mümkün olmuş. Bunlar bizim için yeni değil. Yaklaşık altı ay kadar önce, bir Alpine pilotunun idaresinde ön üretim otomobillerden birinin sağ koltuğunda seyahat etmiştik. Ancak bu kez eğlencenin merkezinde olma sırası bizde. Sadece ileri-geri ayarının sunulduğu dar, ancak çok dar olmayan, tek parçalı koltuklarda kendimizi iyi hissediyoruz. Daha alçakta veya yüksekte oturmak isteyenlerin iki şeye ihtiyacı var: 1-İyi bir yıldız alyan takımı. 2- Sabır. Direksiyon göğüs seviyesinde dik bir açıyla dururken, sağ koltukta oturan 2 metrelik meslektaşım baş mesafesinin gayet yeterli olduğunu teyit ediyor.

Çocuk oyuncağı: 252 HP 1,1 tona karşı

Marş düğmesine basıp 1,8 lt'lik motoru uyandırıyoruz. Çift sarmallı turbo güç ünitesi 252 HP ve 320 Nm maksimum tork üretiyor. Evet, kulağa çok gelmiyor ve mühendisler en az 300 HP ve fazlasını elde edebilirlermiş. Ancak söz konusu olan 1,1 ton olunca bu kadarı da kesinlikle yeterli. Kullandığımız son çift kavramalı otomatik şanzımanlı Renault, bir Clio R.S. Trophy idi. Yorumumuz bu şanzımanın bir spor otomobil için fazla hantal olduğu yönündeydi. A110'da kullanılan 7 ileri vitesli çift ıslak kavramalı otomatik şanzımanda ise vitesler adeta uçuyor. Özellikle Sport ve Track modlarında. Bu ayarlar seçildiğinde motor daha kuvvetli tonlarda çalışıyor ve ses kabine daha fazla sızıyor. Akustikteki değişimde egzoz supaplarının açılması da çok etkili.

Direksiyonun arkasındaki kulakçıklardan sağda olanı çektiğimizde şanzıman hızla bir sonraki vitese geçerken dominant bir egzoz tepkisiyle karşılık buluyor. Şanzıman manuel mod tercih edildiğinde mevcut vitesi koruyor: Kickdown'da rahatsız edici vites düşürme veya devir kesici öncesi istenmeyen vites yükseltmeyle karşılaşılmıyor. Vites değişimleri 260 milisaniye içinde gerçekleşiyor. Vites değişim kulakçıklarından gelen "klik" sesi fazla plastik ve bu durum da kalite hissini azaltıyor.

Şehir içi hızlarda A110 küçük bir spor otomobil gibi hareket ediyor: Gayet sert.

Şaşırtıcı derecede geniş bir iç mekan sunuluyor. Koltuklara iyi şekil verilmiş. Küçük direksiyon simidinde kırmızı sürüş modu şalteri var. İşçilik başarılı ancak bolca sert plastik kullanılmış.



Dijital gösterge tablosunun tasarımı ve sürücüye sunduğu bilgiler, seçilen sürüş moduna göre değişiyor.





Kanatsız ve zarif: Arka tasarımda 1962 model A110 Berlinette örnek alınmış.

Şehirden ayrılıp virajlı yollara çıkıldığında yumuşak yayların etkisiyle A110 yoldan biraz daha soyutlanmış hissettiriyor. Bu arada otomobilin virajlarda beklenenden daha fazla esnediğini de belirtmeliyiz. Ancak bu durumu kontrol altında tutmak daha doğrusu bu durum karşısında nasıl davranılacağını bilmek mümkün. Direksiyondaki ellerimiz ve koltuktaki popomuz öndeki 205'lik Michelin Pilot Sport 4'lerin daha ne kadar dayanabileceğini, arkadaki 235'lik lastiklerinse daha ne kadar tutunma rezervi taşıdıklarını ve ne zaman gazı bırakmamız gerektiğini gayet iyi hissediyor.

Viraj kazımak: Ağırlık rol oynarsa

Direksiyon sıfır noktasında hassas ancak keskin olmayan bir çalışma karakterine sahip. A110 direksiyondan gelen her açıda apeks noktasına biraz daha yaklaşırken, sürücünün elleriyle verdiği emirler ön tekerleklerin üstünde yanıt buluyor. Ön aksın üstüne 500 kilogramdan bile az bir yük bindiği için (ağırlık dağılımı ön:44, arka: 56) alüminyum coupe virajların her türlüsü için büyük bir iştaha sahip. Launch Control (kalkış yardımcısı) sayesinde 4,5 saniyelik 0-100 km/s hızlanması da sorunsuz bir biçimde gerçekleşiyor. Ancak Alpine'in iki viraj arasındaki kısa sprintlerden fazlasını yapan bir otomobil. Gaz pedalından gelen emirlere canlı ve spontane tepkiler veren motor 2000 d/d'den itibaren 5000 d/d seviyesine kadar sürekli olarak ürettiği 320 Nm'lik maksimum torkla yeterli çekiş gücünü kolaylıkla sunuyor. Frenle, vites düşür ve bir sonraki viraja gazla. Tüm bunlar Alpine için çocuk oyuncağı.

Yazı: Paul Englert-Eray Özgür



Pürüzsüz siluet sayesinde A110 çok atletik görünüyor. Şasi ve karoser alüminyumdan üretilmiş.

TEKNİK VERİLER

Alpine A110

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, ortada, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1798 cc
Maksimum güç	185 kW/252 HP 6000 d/d
Maksimum tork	320 Nm 2000-5000 d/d
0-100 km/s hızlanma	4,5 sn
Maksimum hız	250 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	Arkadan itiş
Ortalama yakıt tüketimi	6,1 lt/100 km
CO_2 emisyonu	138 g/km
Ağırlık	1103 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4180 mm/ 1798 mm / 1252 mm
Dingil mesafesi	2420 mm
Depo kapasitesi	45 lt
Bagaj hacmi	ön: 96 lt, arka: 100 lt

SONUÇ

Kilolar dışarı, keyif içeri. Geleneksel konsept işe yarıyor. Alpine A110 sadece hızlı ve çok çevik bir otomobil değil. Aynı zamanda da şaşırtıcı derecede konforlu. Bazen az olan daha fazladır. Alpine'de de durum bu. Bir dönemin efsane markasının geri dönüşü ancak bu kadar güzel olabilirdi.



OPTİMUM TOURER

Honda'nın adventure model gamının en güçlü ve büyük modeli Crosstourer, belki tasarımıyla pek çekici değil ve niteliklerini göstermiyor ama kullandıkça keşfedilecek çok şey sunuyor.

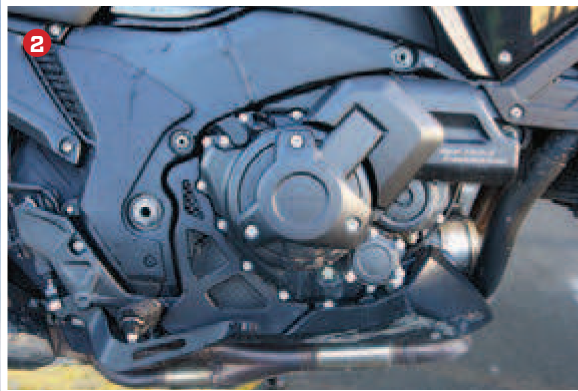


Honda'nın çoğunlukla ürün geliştirdiği sınıfta optimum nitelikler taşıyan modeller yarattığını düşünüyorum. Hiçbir zaman hiçbir açıdan çağa ayak uyduramadığı olmuyor; ya da çok nadir bu durumla karşı karşıya kalıyor. Crosstourer da bana kalırsa bu "vaka'nın" yaşandığı model. Çağa ayak uyduramıyor çok iddialı bir "iddia" olacak; o zaman konu başka yerlere gitmeden detaya girelim. Bunu aslında daha çok tasarım açısından söylemek istedim. VFR 1200 oldukça iyi bir motosiklet ama çok çekici değil maalesef... Görsel açıdan artık bu sınıf ciddi bir rekabetin olduğu, markaların şıklık, çekicilik yarışına girip hünerlerini sergiledikleri bir sınıf. Ancak Crosstourer pek de özellikli gibi durmayan "düz" bir görüntüye sahip. Tabi bunu seven, sadelikten hoşlananlar da vardır elbette. Keza tasarım çok göreceli bir konu, ben fikrimi belirttim.

Boyutlarına bakınca aslında rakiplerinden daha derli toplu, hatta fit bir yapısı var. Bu şehir içinde, dar alanda kullanımda bir avantaj. Ancak bu avantajına 287 kg'lik (manuel 277 kg) ağırlığıyla nispeten gölge düşürüyor. Gerçekten sürücünün görsel olarak ona hakim olma duygusunu kuvvetlendiren bir fiziği var ama ağır. Bu ağırlık elbette yavaş anlarda kendini gösteriyor. Trafikte veya yavaş manevralarda özellikle kafa bölgesi istenmeyen ağırlık transferleri yaparak sizi rahatsız ediyor. Peki bu bir çileye mi dönüyor derseniz; "hayır dönmüyor" cevabını müsterih bir şekilde verebilirim. Ama ivmeyi alıp hareketlendiğiniz anda da o ağırlıktan eser kalmıyor. Son derece dinamik ve dengeli bir motor karakterine bürünüyor. Virajlarda sınıfının en iyisi diyemem ama asgari standartı yakalıyor. Çok zevk alarak yatırmalara doyamadım mertebesi değil ama tatmin edici. Biraz aşırıya kaçarsanız viraj içinde burulmalar yaşıyor. Onu da ağırlık-şasi geometrisine veriyoruz... Sürüşten devam edelim: Ben çok memnun kaldım, oldukça konforlu, akıcı, rahat ve güçlü bir sürüşü var. Bunları oluşturan parametrelerden önce süspansiyondan bahsedelim. Yumuşak denebilecek bir yapıda kurgulanmış. Asfaltta uzun yol öncelik olarak düşünülmüş. Tabiri caizse biraz "yaylanıyor" ama güvenlik açısından tedirgin edecek bir aksiyona girmiyor. Bozuk yolları sürücüyü rahatsız etmeden, hatta rahat ettirerek geçiyor. Titreşim veya bir gerginlikten eser yok. Selesi de bir o kadar konforlu. Oturma pozisyonu da farklı uzunluktaki insanları tatmin edecek gibi. Ben 1,90 metre boyumla çok rahat ettim. Özellikler diz açılarım ve hakimiyet pozisyonu çok iyiydi. Ancak ayaklarınızı yere koyduğunuzda petler bacağınıza çarpıyor. Yeni model yılında ön cam faciasını düzelttiler ve ayarlı daha yüksek bir cam koydular. Kullandığım geçen yılın modelinde maalesef kısa, çok verimsiz bir cam vardı ve bu motosiklete yakışmıyordu. Elcik ısıtma opsiyonel bunu da belirtelim.

















1 Çanta taşıyıcısı standart olarak bulunuyor. **2** Motor bloğunun ve şanzımanın ağırlık merkezini aşağıya alması ağırlık konusunun tek pozitif yanı. **3** Yeni model yılında ön cam kademeli olarak ayarlanabiliyor. **4** Süspansiyon manuel olarak ayarlanabiliyor. **5** Gösterge biraz demode gözüküyor. **6** Standart egsoz sesi çok başarılı. **7** Tek tuşla vitese alıp S veya D modunu seçebiliyorsunuz.

Motor 1237cc, 4 silindirli ve 127,5 HP güç üretiyor. Oldukça güçlü, 126 Nm maksimum torkunu 6500 devirde üretiyor. Aynı zamanda alt devirlerde de yüksek tork kabiliyetiyle gayet ataletli. 4 binlerde güç tam anlamıyla hissedilmeye başlıyor. Çok iyi hızlanan güçlü bir motosiklet ama gücü kontrolsüz bir şekilde ortaya koymuyor. Gayet rafine, dengeli, kısaca gücü “tatlı tatlı” veriyor. Bu da onun keyifli ve eğlenceli sürüş karakterinin oluşmasında önemli etken. Şanzıman Honda’nın rüştünü ispatladığı 3’üncü nesil DCT otomatik şanzıman. Müthiş hızlı ve zamanında değişimler yapıyor. Üç kademeli Sport seçeneğiyle nasıl bir davranış istiyorsanız onu yakalayabiliyorsunuz. Daha yumuşak, daha agresif gibi... D modunda biraz hızlı vites yükseltiyor, bu bana göre değil o nedenle hep S’de kullandım. Gerektiğinde sol taraftaki düğmelerle kendiniz de vites değişimine müdahale edebiliyorsunuz. Klasik bir manule vitesi aratmıyor diyebilirim. Ama bu tip bir tur motosikletini otomatik kullanmak garip gelebilir. Ki ilk bindiğinizde kısa bir süre farklı geliyor ama alışmak pek uzun sürmüyor. Şanzımanın işini çok iyi yapması ve sizin ayağınızda vites seçicisi yerine elinizdeki düğmeyle müdahale edebilmeniz istediğinizi size veriyor. Kalkışlarda gaz kolunda biraz daha hassas olmak gerek çünkü debriyaj olmadığı için ayarlama insiyatifi manuel kadar elinizde değil. Özetlersek güçlü motor ve şanzıman Crosstourer’ın takdire şayan yanlarının başında geliyor. Muadilleri gibi sürüş modları yok ama üç kademeli tork kontrol sistemiyle bir nevi bu ihtiyacı karşılıyor. Yakıt tüketimi maalesef az değil. Gazladığım zaman 11 lt’lere çıktı. Kontrollü sürüşte 7,5 lt gibi bir ortalama yakalayabildim. Bu arada standart egsoz sesi ve motor sesi birleşince çok güzel bir ton yakalıyor. Frenler tatmin edici, sert ön frenlerde kafa daldırmak gibi işler yapmıyor. Fren performansı muhteşem diyerek özellikle vurguyu haketmese de iyi... Sonuç olarak VFR 1200 X kozmetik açıdan eksikleri olan, biraz ağır ama son derece keyifli bir sürüşe ve konfora sahip güzel bir optimum motosiklet. Bu arada rakipleriyle arasındaki fiyat avantajına da göz atmakta fayda var.

Yazı: Koray Muratoğlu
Fotoğraflar: Ersan Sezer

Teknik veriler

Motor Hacmi:	1237 cc
Motor Tipi:	4 silindir, 4-zamanlı sıvı soğutma
Güç:	127,5 HP (7750 d/d)
Tork:	126 Nm (6500 d/d)
Ağırlık:	287 kg (Boş)
Sele yüksekliği:	850 mm
Depo Kapasitesi:	21,5 lt
Ön fren:	Çift 310 mm ABS disk
Arka fren:	Tek 276 mm ABS disk
Lastik:	Ön 110-80/19
Arka:	Arka 170-60/17
Fiyat:	21.950 Euro

FARKLI VE GELENEKSEL

Küçük sınıfın en renkli üyeleri arasında yer alan Citroen C3, motor ve şanzıman kombinasyonuyla geleneksel bir paket sunarken donanım ve tasarım anlamında farklılaşmak isteyenlere hitap ediyor.

Yazı: Eray Özgür - Fotoğraflar: Ersan Sezer





Halit Bolkan
Genel Yayın Yönetmeni

KÖKLERE DÖNÜŞ

Citroen son birkaç yıldır köklerine dönme isteğini ortaya koyan modellerle karşımıza çıkıyor. Nitekim C3 de Citroen'in farklı fikirlerinden örnekler sergilediği bir model. Tasarım ve kullanışlılık özellikleri açısından güzel çözümlerin yer aldığı otomobilin sürüş özellikleri konusunda kendisini biraz daha geliştirmeye ihtiyacı var. C3'ün dinamizm ve süspansiyon gürültüsü konusunda alacağı çok yol var. Küçük sınıf bir otomobil için sevimlilik her zaman yetmeyebilir...



SAĞLAM KAPI



Eray Özgür
Yazı İşleri Müdürü

Otomatikleştirilmiş manuellerin sarsıntılı yapısı veya çift kavramalıların karmaşasından uzak, geleneksel bir otomatik şanzımanla donatılan C3'ün motoru da son dönemde küçük sınıfta revaçta olan 3 silindirlilere göre çok daha titreşimsiz ve rafine bir çalışma karakterine sahip. Bununla birlikte turbo eksikliği motorun bir miktar yorgun hissettirmesine neden oluyor.



1,6 lt'lik 4 silindirli dışında, 1,2 lt'lik 3 silindirli benzinli bir seçenek daha var.

3996 mm uzunluğundaki Citroen C3, son dönem küçüklerinin aksine 4 metre sınırının altında kalmayı başarmış.

Karoser

İlk iki neslinde yüksek tavanlı tasarımların tercih edildiği Citroen C3, bugün yollarda olan üçüncü neslindeyse son dönemin trendi olan crossoverları hatırlatan daha tıknaz bir karosere sahip. Yüksek motor kaputu, kapılardaki ve tamponlardaki geniş koruma bölümleri gibi detaylar bu algıyı destekliyor. İlk iki neslinde yüksek tavanların etkisiyle baş mesafesinde sınıfının en iyileri arasında yer alan Citroen C3, güncel modeldeyse ortalamaları ancak yakalayan bir tablo çiziyor. Kokpit tasarımında özgün bir tarzı benimseyen modelde Feel donanımından itibaren standart olarak sunulan 7 inçlik multimedya ekranı kokpitin havalandırma sistemi de dahil olmak üzere kumanda merkezi konumunda ve bu da ergonomiyi çok olumlu etkilemiyor.

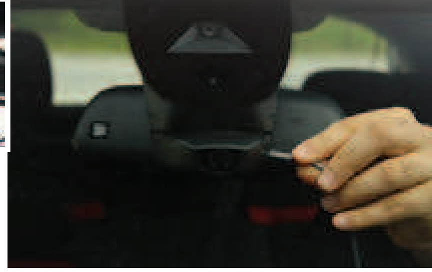
Motor ve sürüş özellikleri

Otomatik şanzıman isteyenlere sadece 115 HP gücündeki benzinli atmosferik ünite sunuluyor. Son dönemin trendi olan turbodan uzak duran ve sınıfı için artık yüksek hacimli diyebileceğimiz 1,6 lt'lik motor 4 silindirli yapısıyla konforlu bir çalışma karakterine sahip. Ancak maksimum torkun 4000 d/d seviyesinde gelmesi orta-üst devirlerin kullanılmasını gerekli kılıyor. Ve bu da hem yakıt tüketimini hem de gürültü seviyesini arttırıyor. 6 ileri vitesli tork konvertörlü otomatik şanzıman da bir konfor artısı. Yerinde ve sarsıntısız vites değişimleri artı puan alıyor. Sürüş güvenliğinde beklentileri kolaylıkla karşılayan C3, bununla



Kapılardaki "Airbump" adı verilen koruma bölümleri Feel donanımında opsiyonel, Shine donanımında standart.





Connectedcam Full HD görüntüyü 120 derecelik açıyla 16 GB hafızaya fotoğraf ya da video olarak kaydedebiliyor. Sistem çarpışma anında otomatik devreye girebiliyor.



300 litrelik bagaj hacmi artık sınıf standartları için vasat kalıyor.

TASARIMIYLA EĞLENCELİ



Koray Kodal
Test Editörü

Citroen C3 modern tasarım ve donanımıyla genç kullanıcıların ilgisini kendine çekmeyi başaran bir otomobil. C3'ün özenle düşünülen detayları yeniliklere açık olanları memnun edecektir. Sadeleşme adına klima ve ses sistemi kontrol düğmeleri tablet formunda bir multimedya ekranına taşınmış. Ev tipi minderleri andıran koltuk tasarımı konforlu ve sıra dışı bir tasarım. Kapı içindeki tutamaklarda bile tasarıma önem verilmiş. İç mekandaki renkli kaplamaların, tavan ve yan aynalarla uyumlu görünmesi sağlanmış.

RENK KATIYOR



Önder Bahar
Görsel Yönetmen

Otomobillerin git gide birbirine daha çok benzediği günümüzde Citroen C3 gibi renkli seçeneklerin sunulmasını seviyorum. İnsanı yormayan ve kendine has detaylarıyla keyif veren küçük Fransız'ın tasarımını sevdim. Şerit takip yardımcısının sunulması da küçük sınıfın geneli dikkate alındığında olumlu bir özellik.

birlikte sürüş keyfi odaklı, daha doğrusu dinamizm odaklı bir otomobil değil. Yumuşak direksiyon sistemi şehir kullanımında konforu arttırırken süspansiyon sistemi vuruntulu çalışıyor.

Rekabet karnesi

Sınıfında Nissan Micra'nın 66.230 TL ile açtığı fiyat aralığında Citroen C3 93.000 TL'lik başlangıç fiyatıyla en üst sıralarda yer alıyor. Daha mütevazı bir başlangıç versiyonunun olmaması otomatik C3 müşterileri için tarifeyi yükseltiyor. Küçük sınıfta C3'ten daha pahalı olan otomatik şanzımanlı sadece iki model var: Honda Jazz ve VW Polo.

Sonuç

Citroen'in sürüden ayrılan otomobiller üretme geleneğini küçük sınıfa taşıyan C3, donanımı ve tasarımıyla farklı olmak isteyenler için renkli bir küçük. Süspansiyon sistemi iyileştirmelere açık olan otomobilin motor ve şanzıman ikilisiyse sınıfının en olgunları arasında yer alıyor.

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, atmosferik, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1587 cc
Maksimum güç	85 kW/115 HP 5750 d/d
Maksimum tork	150 Nm 4000 d/d
0-100 km/s hızlanma	11,3 sn
Maksimum hız	188 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	4,3 sn
0-80 km/s	8,3 sn
0-100 km/s	11,8 sn
0-120 km/s	16,5 sn
0-130 km/s	19,5 sn
0- 400 m	19,0 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	6,9 sn
80- 120 km/s (D'de)	9,9 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	40 m/41 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	7,5 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	6,8 lt/100 km
CO_2	157 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	3996 mm / 1749 mm / 1490 mm
Dingil mesafesi	2539 mm
Depo kapasitesi	45 lt
Ağırlık	1130 kg
Test aracı lastik ölçüsü	205/55 R16
Bagaj hacmi	300/922 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	93.000 TL
Test aracı fiyatı	100.210 TL
Değerlendirme	★★★☆☆



ONNO USTA

Yazışma Adresi:
otohaber Dergisi, Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Faks: 0212 227 52 24

onno.usta@otohaber.com.tr



Toyota Camry TD'nin motor ayarlarını verir misiniz?

Uzun zaman önce Hollanda'dan getirdiğimiz 1987 model Toyota Camry 2.0 TD SW'yi yaklaşık 14 yıldır kullanıyoruz ve araçtan çok memnunuz. Aracımın üzerinde 2C-T kodlu motor görev yapıyor. Aracıma geçen ay yeni motor yapıldı ve tüm parçaları orijinal olarak Japonya'dan ithal edildi. Yapılan motor rektifiyesinden sonra eksantrik mili kırıldı ve motorda büyük masraflar çıktı. Biz, supap ayarlarının iyi yapılmadığını için eksantriğinin kırıldığını düşünüyoruz. Şimdi tekrar parça siparişi vereceğiz (Eksantrik seti, silindir kapağı ve supaplar) ama yine aynı sorunla karşılaşmamak için sizden motor ayarlarını istiyorum. Ben aracın motor değerlerini bulamadım. Aracımın teknik özelliklerini ayrıntılı olarak verebilir misiniz?

Hüseyin Demir

Sayın Hüseyin Demir,
Sahibi olduğunuz 1987 model Toyota Camry TD'nin motoru yenilendikten kısa süre sonra eksantrik milinin kırılması, tesadüf de olabilir montaj sırasında eksantrik mili yataklarının yanlış sıralanıp sıkılması sonucu da ortaya çıkabilir. Supap ayar boşluğunun fazla ya da sıkı olmasıyla eksantrik milinin kırılması biraz zor. Bu gibi durumlarda şiddetli supap vuruntusu oluşur ve önce eksantrik kamı veya supap iticisi aşınır. Yeniden revize edilecek motorda supap ayarı motor soğukken emme supapları için 0,20-0,30 mm, egzoz supapları için 0,25-0,35 mm arasında olmalıdır. Aracınızın teknik özelliklerini veriyorum:

Teknik veriler

Marka Model	Toyota Camry Wagon
Model yılı	1987
Motor tipi ve konumu	4 silindirli, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/8
Silindir hacmi	1974 cc
Motor gücü	84 HP 4500 d/d
Maksimum tork	164 Nm 3000 d/d
0-100 km/s hızlanma	14,4 sn
Maksimum hız	170 km/s
Şanzıman	5 ileri manuel
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	6,7 lt/100 km
Ağırlık	1220 kg
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4525/1710/1440 mm
Dingil mesafesi	2600 mm
Depo kapasitesi	60 lt
Bagaj hacmi	630/1300 lt

VW Golf'ün motoru neden stop ediyor?

Sahibi olduğum 2001 model VW Golf 1.6'ya sıralı sistem LPG taktırdım. Ancak aracımla durmak için vitesi boşa aldığımda devir saati düşüyor ve motor stop ediyor. Ayrıca motor arıza uyarısı ortaya çıkıyor. Motor LPG'de çalışırken oluşan stop etme sorununu gidermek için gaz kelebeği boğazını, bujileri, buji kablolarını ve distribütörü orijinaliyle değiştirttim ama bir yararı olmadı. Motor benzinle çalışırken ise aracımda bir sorun yok. Bu sorunu danıştığım kişiler rölanti devrinin düşük olduğunu söylediler. Aracı LPG servisine götürdüm ama bir sorun çıkmadı. Acaba aracımın elektrik sisteminde ya da rölanti devrinde bir sorun olabilir mi? Karbon temizleme yaptırmamı önerir misiniz? 190.000 km'de olan aracımda 10W40 viskoziteye sahip motor yağı var. Motorun stop etmesi ve motor yağı değişimiyle ilgili neler tavsiye edersiniz?

Fikret Ulaşan

Sayın Fikret Ulaşan
LPG'li 2001 model olan VW Golf 1.6'nın motorunun stop etmesinin en büyük nedeni rölanti devrinde oluşan düzensizliktir. Bu düzensizlik sonucu silindirlerde oluşan yetersiz hava yakıt karışımı motorun çalışma ritmini bozabilir. Ancak motor benzinle çalışırken bir sorun yoksa LPG'nin kontrol edilmesi gerekiyor. Benim motorda bazı kontrolleri yapmadan bu konuda yorum yapmam zor. Zaten bu motorların gaz kelebeği ve hava akış ölçer sistemleri biraz sorunludur. Bu sorunlar da rölantideki karışımın düzensiz olmasına neden olacaktır. Bu konuda tekrar uzman bir LPG servisine gitmenizi öneriyorum. Ayrıca motor yağının viskozite özellikleri ve değişim süresini üreticiler belirler ve bu konuda yetkili servis size yardımcı olacaktır. Aracınızda SJ/A2-96 sınıfında viskozitesi 15W40 olan motor yağı kullanmanız gerekiyor.

Otomatik şanzımanlı Honda Civic için neler önerirsiniz?

İkinci el olarak otomatik şanzımanlı 2006 model Honda Civic satın aldım. Bu araç

AYIN MEKTUBU

Araca sonradan sunroof taktırmamı önerir misiniz?

Cam tavanlı otomobillerin sayısı her geçen gün artıyor. Sonradan sunroof montajı da iyi bir alternatif gibi görünüyor. Sonradan yapılan uygulamalarda aracın tavanında bir parçanın yerinden çıkarılması aracın takla atması halinde tavan sağlamlığını ve karoser rijitliğini etkiler mi? Bu uygulama güvenli mi?

Koray Tilmen

Sayın Koray Tilmen,
Orijinal fabrika üretimi araçların ta-



vanlarında sunroofun etrafında tavanın sağlamlığını arttırıcı, esnemesini engelleyen ve güvenliğini arttıran ek takviye parçaları vardır. Sonradan yapılan uygulamalarda ise kesilen tavanın esnemeyi engelleme gücü ve koruma özelliği azalıyor. Aslında bu konuda çeşitli testlerin yapılması gerekiyor ama ben sonradan yapılan sunroof montajına güvenlik açısından karşıyım.

benim ilk otomatik şanzımanlı otomobilim olduğu için sürüş sırasında kafamda çeşitli soru işaretleri oluyor. Mesela kırmızı ışıkta durduğum zaman vitesi D konumundan N'ye yani boşa almam gerekiyor mu? Bunu danıştığım birkaç kişi, yoğun trafikte vites D'de iken şanzımanda aşınmanın artacağını söylüyorlar. Sizce otomatik şanzımanlı bu aracı kullanırken nelere dikkat etmeliyim?

Bülent Mızrak

Sayın Bülent Mızrak,
Özellikle büyük şehirlerin yoğun trafiğinde otomobillerde büyük kolaylık olan otomatik şanzımanda, manuel ya da çift kavramalı şanzımanlar gibi trafikte vites değiştirme gibi ek bir çaba göstermene gerek yok. Otomatik şanzımanlı araçlarda sadece frene basıp durmak ve gaza basıp yola devam etmek yeterli. Ancak klasik yani tork konvertörlü otomatik şanzımanlarda vites D konumundayken araç çok dik yokuş tırmanırken motor zorlanıyorsa şanzımanı yormamak için bir alt vitesi seçmeniz daha doğru olacaktır. Aynı şekilde çok yoğun bir trafikte ve sıcak havalarda çok fazla dur kalk yapıyorsanız arada bir vitesi boşa alıp şanzımanı ve özellikle tork konvertörü biraz rahatlatmanız gerekebilir. Aracınızın kullanıcı el kitabını incelemenizi tavsiye ederim. Eğer aracınızda el kitabı yoksa yetkili servisten talep edebilirsiniz.



Smart Roadster Coupe'ye modifiye yaptırmamı önerir misiniz?

Sahibi olduğum Smart Roadster Coupe'de görev yapan turbo beslemeli 0,7 litre hacmindeki motorunun gücünü arttırmak istiyorum. Brabus markası tarafından geliştirilen bir uygulamada egzoz ile hava filtresi değiştirilip motora yapılan yazılımla gücü 82 HP'den 110 HP'ye çıkıyormuş. Buna ek olarak şanzımana yapılan yazılımla yüzde 30 daha hızlı vites değişimi sağladığını öğrendim. İnternet üzerinden yaptığım araştırmalarda Avrupa'da çok farklı uygulamalara da rastladım. Bu modifiyelerde arasoğutucu takılması tavsiye ediliyor. Arasoğutucu ile birlikte normalde 1 bar olan turbo basıncı 1,5 bar'a kadar çıkıyormuş. Ayrıca yağ soğutucu da takılması gerekiyor. Bu değişimler sizce uygun mu? Yapılacak modifiye işlemlerinin ardından aracın şasisinde, aktarma sisteminde ve frenlerinde değişiklik yapmak gerekiyor mu? Bu konuda neler önerirsiniz? Bir de aracımın yol bilgisayarında belirtilen değerleri ayrıntılı olarak kendi bilgisayarıma aktarabilir miyim?

Mete Güney

Sayın Mete Güney,
Sahibi olduğunuz Smart Roadster 0.7 Turbo'ya uygulatmayı düşündüğünüz Brabus kiti, kağıt üzerinde oldukça mantıklı duruyor. Çünkü Brabus, Mercedes modifiyesi konusunda uzman markalardan biridir. Avrupa'da modifiye konusunda farklı seçenekler olabilir. Ancak bunları incelemeden bir yorum yapmam zor. Diğer tarafta bu uygulamaların bir kısmı sadece motor yazılımı ile yapıldığında daha düşük güç anlamına geliyor. Bence Brabus'un bu kitini uygulatabilirsiniz. Çünkü bu uygulamada turbo basıncı yazılımla yükseltilip oluşan yüksek basınca uygun yakıt ve ateşleme düzenlemesi yapılıyor. Ayrıca güçlenen motorun tork bandına uygun olarak şanzımanın yazılımı da iyileştiriliyor. Aracınızın yol bilgisayarı bilgilerini özel taşınabilir bir bilgisayara aktarmak mümkün değil. Aracın ayarlarına müdahale etmek için özel bir işletim sistemi uygulaması gerekiyor. Bu özel işletim sisteminin uygulanması sonrasında ise yol bilgisayarın devre dışı kalması gibi birçok sorun da oluşabiliyor.

BMW 530d'nin lastiklerini sabunla temizlememi önerir misiniz?

Sahibi olduğum 1999 model BMW 530d'nin lastiklerinin parlaması için sabun sürüyorum. Sizce sabunun kimyasal içeriğinin lastiğe zararı var mı? Ayrıca aracımın motorunun sıkıştırma oranı nedir?

Metin Urgan

Sayın Metin Urgan,
Lastiklerin parlaması için kullandığınız sabunun yapısını marka ve özelliğini bilmiyorum. Ancak lastik ısınan, esneyen ve yolun konumuna göre sürekli form değiştiren bir parçadır. Ana malzemesi kauçuk olan lastiğin yüzeylerine uygulanan yabancı maddeler ise bu ekipmanın kısa sürede deforme olmasına yol açabilir. Bu konuda bir araştırma yapıldığını duymadım ama bazı kimyasal malzemeler, kaplama olarak sürüldüğü yüzeyi bozabilirler. Bu nedenle belli markaların lastik parlatmak için geliştirdiği maddeleri kullanmanızı öneriyorum. BMW 530d'de görev yapan 184 HP gücündeki, 6 silindirli, 3,0 lt'lik 24 supaplı turbo dizel motorun sıkıştırma oranı da 18,0:1'dir.

otohaber

Sahibi: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Tüzel Kişi Temsilcisi ve Genel Müdür: Yasemin Gebeş
Genel Yayın Yönetmeni: Halit Bolkan
Görsel Yönetmen: Önder Bahar
Yazı İşleri Müdürü: Eray Özgür
Test Editörü: Koray Kodal
Editör: Baturhan Boyacılar
Fotoğraf Editörü: Ersan Sezer
Sayfa Sekreteri: Ünal Akan
İnternet Editörü: Burak Kaya
Katkıda bulunanlar: Ohannes Tatonyan, Banu Hasırcıoğlu, Can Akaydın, Koray Muratoğlu, Yalın Gülmez, Yalçın Arsan, Ahmet Köseleci

Genel Müdür Yardımcısı: Yonca Ertürk Özeren
Pazarlama ve İş Geliştirme Müdürü Derya Canan Süter
İnternet Yayın Sorumlusu ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: Şefik Çalık
Üretim Takip Müdürü: Eyüp Çurlu
Fotoğraf Editörü: Canan Yetişti Satkın
Pazarlama ve İş Geliştirme Uzmanı: Zeynep Doğan
Grafiker: Filiz Moray

Reklam Satış Genel Müdür Yardımcısı: Sema Teker
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Filiz Özkan
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Emel Özen
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Sinem Atak
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Ebru Girgiç
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Mehmet Pehlivan
Reklam Rezervasyon Tel: (0212) 354 33 61/63
Faks: (0212) 354 33 75

BÖLGE EKLERİ
Bölgeler Reklam Satış Grup Koordinatörü: Aynur Gükcan
Ankara Reklam Satış Grup Koordinatörü: Ayşe Altun
Ege Reklam Satış Müdürü: Şebnem Akdeniz
Adana Reklam Satış Koordinatörü: Güney Yılmaz

Turkuvaz Grubu Hizmetleri
Marka ve Paz. Grup Başkanı: Sinan Köksal

ABONELİK
Abone Operasyon Müdürü: Ufuk Kocaoğlu
Çağrı Merkezi: 444 88 81
abone@turkuvazabone.com - www.turkuvazabone.com
/TurkuvazMedya Abone Hizmetleri
@Turkuvaz Abone
Yazışma: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Tel: (212) 354 30 00
Yayın türü: Yerel süreli FIPP üyesidir.
Yönetim Yeri: Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Kat: 7 Beşiktaş/İstanbul
Matbaa Genel Müdürü: Mehmet Kamiloğlu
Basımcı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Adresi: Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım Pazarlama A.Ş.
Yayıncı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Basıldığı Yer: Akpınar Mahallesi, Hasan Basri Caddesi No: 4 Sancaktepe/İstanbul
Tel: (0216) 585 90 00
www.turkuvazmatbaacilik.com
Dergi İşletme Müdürü: Hakan Demirci
Basıldığı Tarih: Ocak 2017
Bu dergi basın meslek ilkelerine uymayı taahhhüt eder.



JAEGER-LECOULTRE

Jaeger-LeCoultre'un 1968 tarihinde ürettiği Memovox Polaris modelinden ilham alarak geliştirilen yeni koleksiyonu geçmişi günümüze taşıyor. Memovox saatinin 50'nci yıldönümü dolayısıyla hazırlanan modelle birlikte bu yıl beş farklı model Polaris koleksiyonunu yeniden tanımlıyor. Orijinal Memovox Polaris'in siyah kadranına karşın yeni yeni Polaris'in kadranları hem siyah hem de okyanus mavisi tonlarına sahip. Polaris'in yeni kasası, zımparalanmış ve elde parlatılmış yüzeyi ile ince, yuvarlak bezeliyle farklı bir kombinasyon oluşturuyor. 1968 tarihli modelin simgesi olan iri kurma tepeleri yeniden tasarlanarak daha iyi bir tutma sağladı. Yeni koleksiyonun modellerinde bulunan şeffaf kasa arkaları sayesinde saat mekanizmasında bulunan marka logosu da tasarımı tamamlıyor. Yeni tasarlanan üç zincir sıralı metal bilezik parlatılmış ve zımparalanmış yüzeyleriyle ergonomik ve rahat. Modeller kolayca değiştirilebilen timsah derisi ve dana derisi kayışlarla sunuluyor. Deri kayışlarda açık ve koyu kahverengi seçenekleri mevcut ve katlanır tokaların parlatılmış, zımparalanmış yüzeyleri bu modelin tasarımını tamamlıyor.





SAMSONITE

Valizden sırt ve laptopa çantasına kadar uzanan çok sayıda ürün sunan Samsonite'ta Sevgililer Günü için de farklı seçenekler yer alıyor. Bu ürünlerden biri olan Samsonite laptop çantasında 15,6 inçlik laptop bölmesi bulunuyor. Ayrıca 10,1 inç tablet için özel bölüme sahip olan bu ürün, valizin çekme sapına takılabiliyor. Körüğü sayesinde 19,5 litrelik hacmi 25 litreye kadar arttırılabilen laptop çantasının fiyatı 750 TL olarak belirlenmiş.



LG

LG'nin yeni akıllı telefonu V30+, F 1.6 diyafram açıklığı ve kristal lensi sayesinde düşük ışıkta çekim yapma kapasitesini artırırken zumlama yeteneğiyle de iddialı bir model. V30+'da biri 16 megapiksel, diğeri 13 mekapiksel olan çift arka kamera var. Bu üründe ayrıca geniş açılı 5 megapiksel ön kamera da görev yapıyor. Google Assistant ve ses tanıma özelliklerine sahip olan V30+ modelinde 6,0 inç OLED FullVision ekran görev yapıyor. Siyah ve gri renk seçenekleri olan V30+ modeli sadece Türk Telekom mağazalarında bulunuyor ve 4.399 TL tavsiye edilen satış fiyatı var.




NEW BALANCE

Gri tonlarının ön plana çıktığı 574 Classic Grey modeli, tasarımında basitleştirilmiş dikiş yapısı, iyileştirilmiş üst astarı ve geliştirilmiş topuk şekliyle rahatlığı ön plana çıkartıyor. İkonik "N" logosu, süet dış ve vintage örgü üst yüzeyiyle tasarım konusunda da oldukça iddialı bir model.





PARKER

Sevgililer Günü için alternatif hediyelerden biri olan Parker PK Sonnet metal inci CT dolma kalem farklı desen seçenekleri sunuyor. İnce uçlu bu modelde siyah mürekkep var. Normal sıcaklıklarda havada kararmama özelliğine sahip bir metal olan paladyumla kaplı PK Sonnet metal inci CT dolma kalemin fiyatı 825 TL.



KAWASAKI

Bir tatil beldesi ya da şehir içi ulaşımında büyük kolaylık sunan elektrikli scooter'da 120 ile 200 dakika arasında değişen şarj süresi bulunuyor Samsung 158,4 wh bataryaya sahip bu üründe 6,5 inç çapında lastiker yer alıyor. Bir şarjla 15 - 20 km yol kat edebileceğiniz bu scooterla 15-30 derece arasın eğimli yokuşları da çıkabilirsiniz. 12 kg ağırlığındaki KX PRO 6.5A'nın fiyatı 1.900 TL'den başlıyor.





BETA

BETA'nın Wall Street koleksiyonu daha önce sadece erkek müşterilere özel ürünleri sunarken artık kadın ürünleri de koleksiyona eklendi. İlk aşamada 4 model olarak satışa sunulan Wall Street Kadın Koleksiyonu önümüzdeki dönem yeni modeller ile genişlemeye devam edecek. Bu kolleksiyonda ağırlıklı olarak taba, siyah ve bordo renkler yer alıyor.

JABRA

Evolve 30'da HD ses kalitesi, bluetooth veya USB ile aynı anda cihaza bağlanabilme özelliği, aktif gürültü önleme özelliği ve 15 saate kadar konuşma süresi var. Ayrıca 30 saat batarya ömrü bulunan bu ürün 2,5 saatte şarj olabiliyor. Jabra'nın 177 gram ağırlığındaki kulak üstü modelinde ayrıca hoparlör ses seviyesini yükseltme ve düşürme özelliği bulunuyor.






7 inçlik multimedya ekranı Lounge Plus'ta standart.


Dizel motor yakıt ekonomisiyle başarılı.


Direksiyon solundaki düğme grubu iri tasarlanmış.

DİZEL KEYFİ

Dizel motorun tutumlu tüketim değerleri ve hesaplı yakıt fiyatı ekonomik avantaj sağlarken, DCT otomatik şanzıman da sürüş keyfini arttıyor.

Bursa'daki Tofaş Fabrikası'nda üretilen Fiat Egea Sedan, karoseri kadar sevilen bir ikili olan dizel motor ve otomatik şanzımanla karşımızda. Daha önce Egea Hatchback ile bu ikiliyi test etmiştik. 120 HP'lik 1,6 litrelik dizel motor Egea Sedan'da da canlı yapısıyla alt devirlerden itibaren akıcı bir sürüş sunuyor. 1750 d/d'de üretilen 320 Nm'lik maksimum torka ulaşıldığında Egea Sedan keyif verici bir hızlanma sağlıyor. Bu devirden sonra ara hızlanmalarda da yeterli ataklık mevcut. Sedan versiyon aynı motor ve şanzımanlı hatchback karosere göre 25 kg ağırlık avantajına sahip. Hızlanma test verilerinde sedanın küçük farklarla daha iyi zamanlar sağlamasının altında yatan nedenlerden biri de bu küçük fark olabilir.

Dizel motorun asli görevi olan yakıt ekonomisi konusunda sedan karoserin de başarılı olduğunu görüyoruz. 5,0 lt/100 km'lik ortalama test tüketimi verisi elde ettik. Ortalama 3,9 lt/100 km olan fabrika verisine göre yüksek bir veri olsa da bu değer oldukça ekonomik.

Sürüş özellikleri de konfor beklentilerini karşılıyor. Yumuşak yönlendirme sağlayan direksiyon, City modu sayesinde şehir içindeki manevralarda çok yumuşak bir ayara geçiyor. Yüksek hızlarda, ani şerit değişimlerinde ise direksiyonun yapay ve yeteri kadar hızlı tepki vermediği durumlar yaşanabiliyor.

Süspansiyon sisteminin de yeterli konforu sunduğunu söyleyebiliriz. Sedan'da arka aksta torsiyon sistem olmasının da etkisiyle ağırlık transferlerinde beklenilen çeviklik yakalanamayabiliyor. Bozuk zeminlerde de arka süspansiyon sisteminin çalışma farkı anlaşılıyor.

Genel değerlendirmemizde Fiat Egea Sedan, dizel motor ekonomisi, çift kavramalı otomatik şanzımanın verimliliği ve geniş yükleme alanıyla sınıfındaki mantıklı seçenekler arasında yer alıyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1598 cc
Maksimum güç	88 kW/120 HP 3750 d/d
Maksimum tork	320 Nm 1750 d/d
0-100 km/s hızlanma	9,8 sn
Maksimum hız	200 km/s
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	3,7 sn
0-80 km/s	7,2 sn
0-100 km/s	11,0 sn
0-120 km/s	16,1 sn
0-130 km/s	19,0 sn
0- 400 m	17,2 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	5,5 sn
80- 120 km/s (D'de)	7,8 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	40 m/41 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	5,0 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	3,9 lt/100 km
CO_2	102 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	432 mm / 1792 mm / 1497 mm
Dingil mesafesi	2637 mm
Depo kapasitesi	45 lt
Ağırlık	1295 kg
Test aracı lastik ölçüsü	225/45 R17
Bagaj hacmi	520 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	104.900 TL
Test aracı fiyatı	111.930 TL
Değerlendirme	


Egea Sedan'da Bulut Beyazı haricindeki tüm renkler metalik boyalı.


520 litrelik bagaj hacmi sedan karoserden beklenildiği gibi cömert.

ABONELİK
AVANTAJLARINI KEŞFEDİN!



6 AYLIK ABONELİK

~~60₺~~ **42₺**

HEMEN ARAYIN

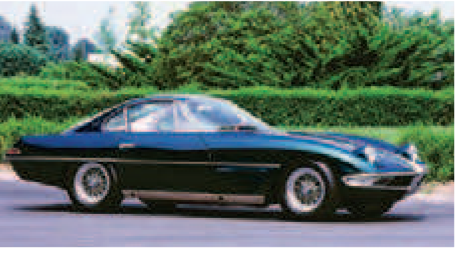
0212 354 36 04 / 0212 354 36 11 / 0212 354 36 27

WhatsApp Bilgi Hattı: 0552 357 00 00 www.turkuvazabone.com

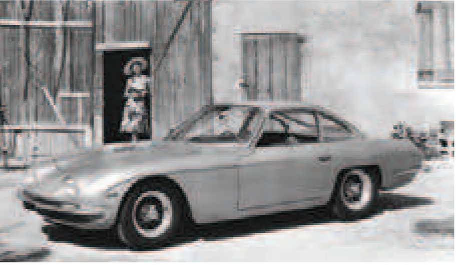
- Derginiz kargo ile iş veya ev adresinize imza karşılığı teslim edilsin.
- Aboneliğiniz boyunca fiyat artışlarından etkilenmeyin.

TURKUVAZ DERGİ

ZAMANLA GENÇL



Lamborghini, ilk konsepti olan 350 GTV'yi 1963'te geliştirdi.



1964 ile 1966 arasında üretilen 350 GT, Lamborghini'nin ilk modeliydi.



350 GTS Spider, 1966 ile 1968 yılları arasında 120 adet üretildi.



1966'da yola çıkan 400 GT, 4,0 lt'lik V12 motoruyla 270 km/s'ye ulaşıyordu.



Murcielago'nun 2001'de başlayan üretim serüveni, Kasım 2010'da sona erdi. Lamborghini'nin efsane V12'lerinden 350 GT (kırmızı), Miura (sarı), Countach (gri) ve Diablo (bronz)modelleri bir arada.

Tasarımı, motor sesi, performansı ve logosuyla sadece otomobil meraklılarının değil neredeyse herkesin dikkatini çeken markalardan biri olan Lamborghini, Ferruccio Lamborghini tarafından kuruldu. İkinci Dünya Savaşı'nın ardından traktör üreten fakat hızlı otomobillere karşı da büyük ilgisi olan Ferruccio Lamborghini'nin bir Ferrari'si vardı. Bay Lamborghini, Ferrari'nin sürekli arıza yapması üzerine Enzo Ferrari ile görüşüp, şikayetlerine çözüm bulmasını talep etti. Ancak bir sonuç alamayan Ferruccio Lamborghini, bunun üzerine Ferrari'den daha iyi bir spor otomobil üretmeye karar verdi. Yeni model çalışmalarına 1962 yılında başlayan Lamborghini, Mayıs 1963'te Automobili Ferruccio Lamborghini adlı şirketi kurdu. Lamborghini'nin Modena yakınlarındaki Sant'Agata Bolognese'de bulunan üretim atölyesinde ilk konsept modeli olan 350 GTV geliştirildi. Franco Scaglione ile Carrozzeria Touring tarafından tasarlanan 350 GTV, Kasım 1963'te Torino Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Bu otomobil başta basın mensupları olmak üzere dönemin otoritelerinden geçer not aldı. Diğer tarafta Lamborghini'nin fabrikasının inşaatı hızlanıyordu. Konsept olan 350 GTV, geliştirilerek 350 GT adıyla üretime hazırdı. 1964 yılında yollara çıkan 350 GT'de 3,5 lt hacmindeki, 320 HP'lik, üstten çift eksant-



Lamborghini'nin en büyük özelliklerinden biri de kendi motorlarını geliştirip üretmesiydi.

EŞİYOR

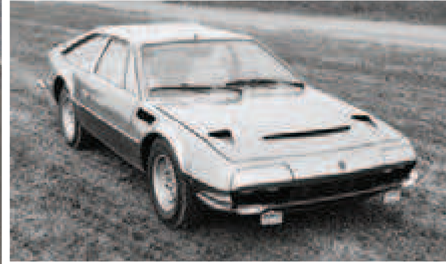
Süperspor otomobil üreticisi Lamborghini, geride bıraktığı 55 yılda ürettiği modelleriyle efsaneler arasındaki haklı yerini aldı. İtalyan üretici son yıllardaki model yelpazesi, tanıttığı konseptleri ve Urus isimli SUV'uyla tarihinde yeni sayfa açıyor.



1966'da üretimine başlanan Espada'ya 1974'te otomatik şanzıman seçeneği eklendi.



Ekonomik bir model olan Jarama, 1970'te üretilmeye başladı.



1972'de yola çıkan Urraco'da V8 motor vardı.



1982'de yollara çıkan Jalpa, yeniden ortadan motorlu oldu.

rikli V12 motor görev yapıyordu. Ardından 1966'da 270 km/s maksimum hıza ulaşan 4 kişilik 400 GT modelinin üretimine başlayan



Lamborghini tarihinde uzun yıllar görev yapan 4,0 lt'lik V12 motor 400 HP civarında güç üretti.

Lamborghini'nin Ferrari'ye büyük rakip olacak bir modele ihtiyacı vardı. Bunun için yapılan çalışmalar sonucu Miura modeli ortaya çıktı. Bertone tarafından tasarlanan Miura, 1966 yılında düzenlenen Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Ortadan motorlu olan Miura'da 4,0 lt'lik V12 motor ve 5 ileri manuel şanzıman görev yapıyordu. Miura modeliyle Lamborghini, Ferrari'ye gerçek anlamda rakip olan bir model üretmeye başarmıştı.

Klima, elektrikli camlar gibi donanımlar eklenen Miura'nın 1968 yılında roadster prototipi de tanıtıldı. Ancak bu versiyon asla seri üretime geçemedi. Maksimum hızı 280 km/s olan Miura, tanıtıldığı dönemde dünyanın en hızlı otomobiliydi. Ardından Lamborghini, 1968'de Islero 400 GT ve 4 koltuklu Espada modellerinin üretimine başladı. Her iki modelde de görev yapan 4,0 lt'lik V12 motor, 325 HP üretiyordu. 1970'de yollara çıkan Jarama 400 GT, bir anlamda Miura ile Espada arasında sıkışıp kalan bir modeldi, Aslında İtalyan üretici bu esnada tüm çalışmalarını geliştirdiği yeni konsepti için harcıyordu. Tüm bakışları kendi üzerine çeken sıra dışı konsept 1971'de Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Bertone tarafından tasarlanan bu konsept Countach modeline aitti. Konsept üzerinden



FERRUCCIO LAMBORGHINI

Kuzey İtalya'nın küçük bir köyünde 28 Nisan 1916'da dünyaya gelen Ferruccio Lamborghini'nin çocuk yaştan itibaren makinelere karşı büyük bir ilgisi vardı. Mekanik eğitimi alan Bay Lamborghini, savaş zamanında orduda çalıştı. Ardından kendi traktör markasını kuran Lamborghini, bu sürede hızlı otomobillere olan merakıyla öne çıkarken 1973'te traktör bölümünü Same Grubu'na, otomobil kısmını ise 1978'de İsviçreli bir aileye devretti. Ardından emekli olarak kendi çiftliğinde yaşamına devam eden Ferruccio Lamborghini, 1993 yılında hayata veda etti.



Marcello Gandini imzalı Lamborghini Marzal, 1967'de Cenevre'de tanıtıldı. Bu konsept Espada'nın da öncüsüydü.



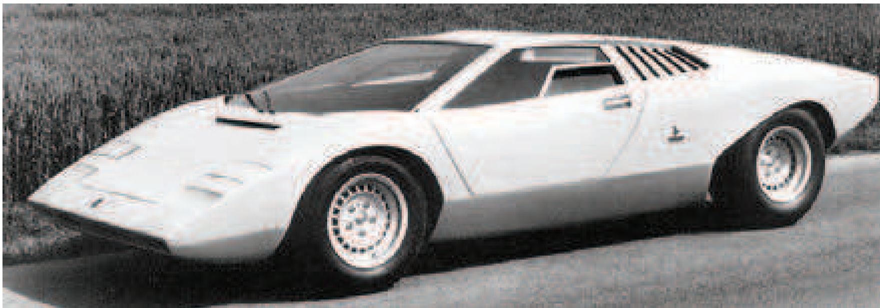
1966-1973 arasında üretilen, ortadan V12 motorlu Miura, 280 km/s ile döneminin en hızlı seri üretim otomobiliydi.



Miura Roadster türünün tek örneği olarak sadece 1 adet üretildi.

yapılan iyileştirmelerin ardından ilk Countach, 1973'te Sant'Agata Bolognese'deki üretim bantlarından indi. Countach, 375 HP gücündeki V12 motora sahipti ve maksimum hızı 309 km/s idi. Yukarı açılan kapıları, büyük hava girişleri ve keskin çizgileriyle sıra dışı bir tasarıma sahip olan aracın çelik iskelet üzerine desteklenen alüminyum ve fiber parçaları sayesinde boş ağırlığı 1.500 kg seviyesindeydi ve rakiplerinden de oldukça hafifti. Countach, 1981 yılında tamamen yenilendi ve artık araçta 4,0 litrelik motorun yerine 5,2 lt'lik motor görev yapıyordu. Countach 5000 QV'nin V12 motoru Amerika pazarına enjeksiyon sistemiyle ihraç edildi. 1987 yılında Chrysler tarafından satın alınan Lamborghini, Lee Iacocca'nın ısrarıyla Countach modelinin yerini alacak yeni bir süperspor geliştirmeye başladı. Lamborghini'nin 25'inci yılına özel üretilen Countach modelinin ardından Diablo'nun da geliştirme faaliyetleri devam ediyordu. Sonunda Bertone imzalı tasarımıyla ortadan motorlu olarak geliştirilen Diablo gün ışığına çıktı. 492 HP gücündeki 6,0 lt'lik V12 motoru sayesinde 325 km/s maksimum hıza ulaşan Diablo, 0-100 km/s hızlanmasını 4,1 saniyede tamamlıyordu. Diablo'ya 1992'de roadster, 1993'te ise VT 4WD seçenekleri eklendi.

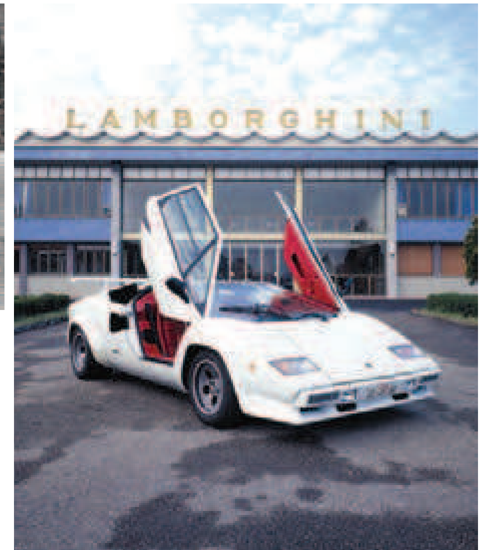
4WD yani 4 tekerlekten çekişli aktarma yapısı hem Lamborghini hem de süperspor otomobiller için büyük bir yenilikti. Chrysler 1994'te Lamborghini'yi Megatech isimli şirkete sattı. Ancak bu sahiplik fazla uzun sürmedi ve İtalyan markanın 1999 yılında yeni sahibi Audi oldu. Audi ile Lamborghini ortaklığının ilk getirisi olarak Diablo'nun yerine yeni bir model geliştirme çalışmalarına başlandı. Ayrıca daha ulaşılabilir bir mo-



Countach'ın konseptinde görev yapan V12 motor 500 HP gücündeydi ve bu araç 323 km/s'ye ulaşıyordu.



Countach seri üretime geçtiğinde motor gücü 375 HP'ye düşürüldü.



1985'te değişim gören Countach'ta 5,2 lt'lik V12 motor vardı. Silindir başına 4 supaplı bu motorda görev yapan karbüratör, kısa süre sonra yerini enjektörlere bıraktı.


Lamborghini, 1970'lerin sonlarına doğru ordu için Cheetah isimli konsepti geliştirdi.


Cheetah'ın ardından LM 001 konsepti geliştirildi ama bu proje de rafa kalktı.


Lamborghini, LM 002 modelini 1986'da tanıttı. Bu arazi aracı 1992'ye kadar 300 adet üretildi.



Diablo, 1990'da tek versiyon olarak üretilmeye başladı ve 1993'te Diablo VT eklendi. 1995'te VT Roadster seçeneği de sunulan araçta birkaç tane özel seri versiyon da vardı.

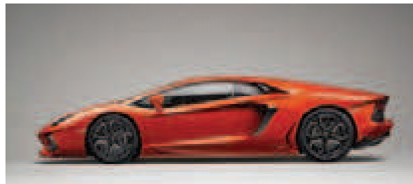

Murcielago, 2001 ile 2010 arasında 4099 adet üretildi.

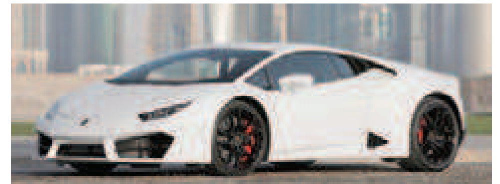
delin geliştirilmesine de başlandı. Takvimler 2001'i gösterdiğinde Diablo'nun yerini alacak olan model yani Murcielago ortaya çıktı ve bu araç "değişimin" ilk Lamborghini'siydi. Murcielago'da 580 HP gücünde V12 vardı. Diğer küçük Lamborghini, yani Gallardo ise 2003'te yollara çıktı. Bu modelde 5,2 lt'lik V10 görev yapıyordu ve Gallardo 4 tekerlekten çekişli aktarması ve daha kompakt karoseriyle Lamborghini satışlarını tetikledi. Gallardo, 2003'ten 2013'e kadar 7.221 adetle Lamborghini'nin en çok üretilen modeli olurken ve Gallardo Spider ise 3.353 adet üretildi. 2012 yılında Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan Aventador LP700 mühendislik özellikleri, teknolojisi, tasarımı ve performansıyla önceki V12 motorlu Lamborghini'lerin koltuğunu başarılıyla dolduran bir model oldu. Ortadan motorlu olan bu araçta görev yapan 6,5 lt'lik V12 motor, 700 HP güç, 650 Nm'lik tork üretirken karbon fiber karoser sayesinde boş ağırlık sadece 1575 kg. Bu iri cüsseli makine 350 km/s hıza ulaşırken 0-100 km/s için 2,9 saniyeye ihtiyaç duyuyor. 2014'te Gallardo'dan bayrağı devralan Huracan, 5 farklı seçenekle markanın en çok talep gören modeli. Günümüze kadar çok sayıda konsept geliştirilen Lamborghini'nin 2012'de tanıttığı Urus konsepti, önümüzdeki aylarda yollara çıkacak ve markanın turbo motorlu ilk modeli olacak.

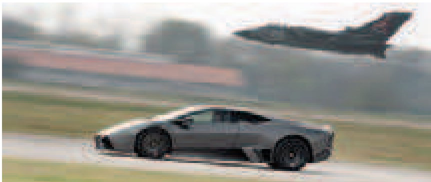
Lamborghini, bugün Audi'nin de desteğiyle geleceğini sağlamlaştırıyor. Bunda markanın günü ve beklentileri yakalayan modeller üretmesi büyük bir rol oynuyor.

Yazı: Baturhan Boyacılar


5,15 metrelik Estoque konsepti 2008'de tanıtıldı.


2011'da tanıtılan Aventador'un iki versiyonu var.


2013'te yollara çıkan Huracan, markanın güncel lokomotifi.


20 adet üretilen Reventon 340 km/s'ye ulaşıyordu.


Gallardo, Lamborghini'nin en çok üretilen modeli oldu.


Terzo Millennio yüzde 100 elektrikli bir konsept.



Walter de Silva'nın tasarladığı Miura Concept, 2006'da tanıtıldı.


305 km/s'ye ulaşan Urus dünyanın en hızlı SUV'u.

KALPLERİN



KARDEŞLİĞİ

Biri kumlu çöllerde tozu dumana katarken diğeri yarış pistlerinde asfaltı kazımakla meşgul: Ford F-150 Raptor ve Ford GT. Birbiriyle alakasız gibi görünen iki otomobilde de aynı çift turbo beslemeli V6 EcoBoost kalp atıyor.



Birkaç klik ve Raptor artık "Baja" modunda: Yüksek hızda arazi sürüşleri için hazır.

Arkadan itişle drift, 4x4 ile arazi, kilitle de zorlu koşullar için hazır.

FORD F-150 RAPTOR

V6 silindir, 24 supap, çift turbo, 3497 cc, 335 kW/456 HP 5000 d/d, 691 Nm 3500 d/d, 10 ileri vitesli otomatik şanzıman, 4x4; U/G/Y: 5588/2192 (2459)*/1994 mm, boş ağırlık: 2540 kg, 0-100 km/s: 5,1 sn, maksimum hız: 170 km/s, ortalama yakıt tüketimi: 14,7 lt/100 km

* yan aynalarla birlikte





Gösterge tablosundaki dijital ekranda arazi sürüşü için gerekli açılar takip ediliyor. F-150 geniş bir otomobil ama çok fazla yer sunmuyor.



Doğal nefes yerine doping: 6,2 lt'lik atmosferik V8'in yerini 3,5 lt'lik çift turbo V6 aldı.

Akşam mesai bitimi. Trafik kilitlenmiş durumda. Hiçbir şey hareket etmiyor. Neyse ki, F-150 Raptor'un kumanda merkezi önümüzdeki metal kervanı göz önünde tutacak kadar yüksek. Evet, trafikte bunalmamızı azaltıyor ancak bu yükseklik şu anda bir işe yaramıyor. Aslında bu durumdan kurtulmanın bir çözümü var. Sağımızda göz alabildiğine uzanan bir tarla var. Bir çöküntü, biraz çalı ve küçük ağaçlar yolu tarladan ayırıyor. Direksiyonun sağ arkasındaki küçük dairesel kumandayı kullanarak içgüdüsel biçimde 2H (arkadan itiş) modundan 4L (ağır arazi) moduna geçiyoruz.

Tamam, işi tadında bırakalım. Elbette trafik kurallarını çiğneyip yoldan bu şekilde çıkmadık. Ancak bunu yapmamamızda belki de bu sabah trafiğe kapalı bir arazide yeterince yaygara kopartmış olmamız da etkili oldu. Yaygara kopartmak... En güçlü seri üretim F-150'nin yapmak için üretildiği şey tam da bu! Arazide yol almak elbette sadece bu pikaba özel bir yetenek değil. Ancak her kim ki Raptor'un sadece 27 farklı sürüş modu sunan, tabanı peluş halıyla kaplı ve kokpitinde ender bulunan ahşap dekorların kullanıldığı lüks bir hamal olduğunu düşünüyorsa çok yanılıyor. 2,5 tonluk bu kütle söz konusu taviz vermemek olduğunda benzersiz tanımını hak ediyor: 7,5 cm kalınlığındaki Fox amortisörler, 35,5 cm'lik süspansiyon stroku, 81 cm'lik su geçiş derinliği, sabit arka aks ve BF Goodrich All-Terrain KO2 lastikler. Lastikler ıslak zeminde sabuna basmış gibiyken kuru zeminde idare eder karakterde. Ancak zemin çim, kayalık, çamur veya kum olduğunda lastikler adeta şov yapıyor. Tüm bunlar 456 HP gücündeki çift turbo motorla birleşince insan kendini Amerikalıların meşhur arazi yarışı Baja 1000'deymiş gibi hissediyor.

Yerine tam oturmamış bir rögar kapağı Raptor'u hafiften şöyle bir sarsarken, asfalttan çıkıp engebeli piste geldiğimizde büyük pikap huzurunu bozmadan yoluna devam ediyor. De-

vasa lastiklerin profil blokları araziye pençe gibi tutunurken gaz pedalına yapılan sert basınç ileri doğru fırlama olarak karşılık buluyor ve şerit değişimlerinde arka kısım eğlenceli bir biçimde savruluyor. Bu esnada beyin "İşte şimdi devrileceğiz." derken popometre "Daha var." diyor. Baja modunu devreye alıyoruz. İki turbodan yükselen seslerle birlikte büyük pikabın dansı da başlıyor. Raptor arazide yükseliyor, toprağı kazıyor, etrafa kum ve çamur saçıyor. Raptor bu esnada öylesine etkileyici ve kendinden emin bir güven ortaya koyuyor ki, tepelerden uçarken bu abartılı otomobili kapalı garaja nasıl sığdıracağımızı düşünüyoruz.

Baja yerine yarış modunda atak

Köln'de Raptor'a uygun bir coşma alanı bulmanın zorluğunu hatırlayıp aklımızda belirebilecek finansal sorunlar da başlamadan sona eriyor. Pikabı temizlenmek üzere basınçlı yıkamaya bırakmışken üstümüze yapışan tozlardan arınıp üç kat aşağıda hissettiren Ford GT'ye biniyoruz. 106 cm yüksekliğindeki basık sporcu gerçek bir asfalt canavarı. Raptor'da görev yapan 3,5 lt'lik çift turbo V6, GT'de de karşımıza çıkıyor. Ancak "biraz" daha güçlü haliyle. 200 HP fazlasına sahip olan GT'de güç aktarımı da Raptor'daki gibi 10 ileri vitesli bir otomatik şanzıman üzerinden değil, çok ama çok hızlı vites değiştiren, Getrag üretimi 7 ileri vitesli çift kavramalı bir otomatik şanzıman üzerinden gerçekleşiyor. Honeywell tarafından üretilen iki turbo, 1,65 barlık basınçla sıkıştırılan havayı 6 yanma odasına gönderip krank milinde 746 Nm tork oluşturuyor. 325 mm'lik Cup 2 lastikler bu nefes kesici değerlerin karşısında asfalta tutunmak için adeta amansız bir kavganın içine giriyor.

GT'de her şey hızlı çekim yaşanıyor. Raptor'da Baja olarak karşımıza çıkan eğlencenin GT'deki karşılığı Race, yani yarış. Bunun anlamı şu: Tam gaz ver, devir kesiciye girerken sağdaki vites kulakçığını çek, çek, çek... Sıradaki viraj karşımızda. Hızlı ve sert biçimde frene bas. Vites kulakçığını tekrar çek. Yalnız bu kez soldakini. Yapılması gereken en iyi şey, freni viraj içine kadar bekletmek, mümkünse sol ayakla, zira fren pedalı çok iyi dozlanabiliyor. Airbrake (hava freni) fonksiyonu olan arka kanat da bu konuda yardımcı oluyor. Fren yap ve direksiyonu çevir. Bunu önce kafanızda yaşamanız ve iyi hesap etmeniz gerekiyor. Zira normal şartlar altında hiç kimse böyle bir şey yapmaz. Apeks noktasında gaz pedalına hafifçe basarak çift turbo canavarı biraz torkla besledikten sonra direksiyonu açmayı ve belki biraz küçük düzeltmeler yapmayı da unutmamak gerekiyor. Bu noktadan sonra tam gaz zamanı. 656 HP, 1385 kg, 347 km/s. Kulağa çok hızlı geliyor ve gerçekte de öyle. Ancak gerçekleşmesi hiç de zor değil. Bu arada finansman sorunu burada da aklımızı meşgul etmiyor: Üretilecek 1000 Ford GT'nin tamamı satılmış durumda.

Yazı: Paul Englert-Eray Özgür
Fotoğraflar: Wes Duenkel (7), Ford (2), Zbigniew Mazar (6)



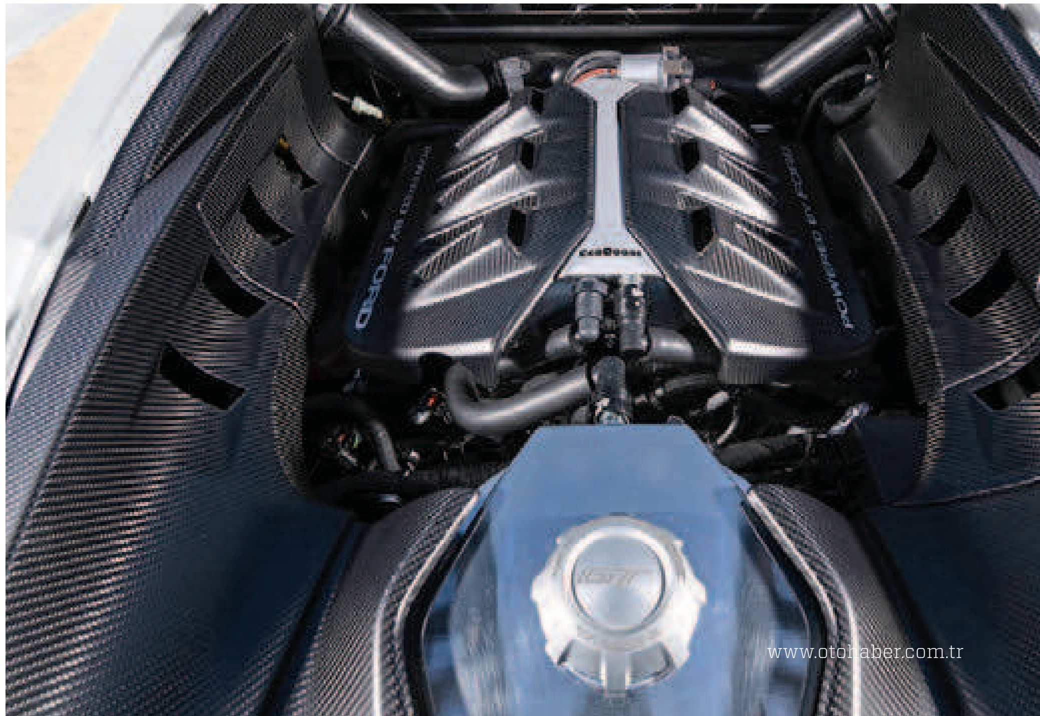
FORD GT

V6 silindir, 24 supap, çift turbo, 3497 cc, 482 kW/656 HP 6250 d/d, 746 Nm 5900 d/d, 7 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzıman, arkadan itişli; U/G/Y: 4779/2003 (2238)*/1063 mm, kuru ağırlık: 1385 kg, 0-100 km/s: 3,0 sn, maksimum hız: 347 km/s, ortalama yakıt tüketimi: -

* yan aynalarla birlikte



Rasyonel, fonksiyonel: GT, ayağa mükemmel oturan karbonfiber bir spor ayakkabı gibi – dar, azaltılmış ama konforlu. Dijital göstergede farklı arayüzler var. Ortaya uzunlamasına yerleştirilen V6 motor, 746 Nm tork üretiyor.





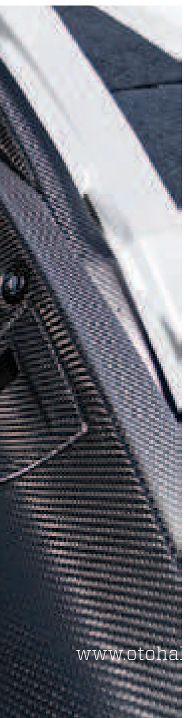


Asfaltın neredeyse üzerinde otururlurken, kokpitte gereksiz 1 santimetrekarelik bir alan bile yok.



Karbon jantlar için birkaç bin dolar ödemek gerekiyor.





40. YILDA ZAFER

Uzun yıllardır bireysel ve takım yarışçılarının geniş katılımıyla düzenlenen gerçek bir macera ve dayanaklılık testi olan Dakar'ın bu sene 40'ıncı yılıydı.



Peru'da başlayıp Arjantin'de sona eren yarış, 6-20 Ocak tarihleri arasında düzenlendi. Bu özel senesinde Dakar, beş yılık aradan sonra Peru'ya döndü. İlk 6 etap Peru'da geçildi. Yarış, Bolivya'daki zorlu etaplardan sonra, Arjantin'in Cordoba şehrinde son buldu.

1.Etap

İlk etap Peru'nun başkenti Lima'da başladı. Motosiklette, 2017 şampiyonu Sam Sunderland ilk etap sonunda KTM ile birinci oldu. ATV klasmanında, Ignacio Casale ilk etabı lider bitirmeyi başardı. Otomobilde, Toyota Hilux pilotu Al-Attiyah, ilk etabı lider tamamladı. Kamyonlarda, Tatra sürücüsü Ales Loprais liderliği elde etti.

2.Etap

Pisco şehrinde başlayıp biten bu etap çoğunlukla off-road kısımlardan oluşuyordu. Peugeot, ilk etabı telafi ederek ilk 3 pozisyonun sahibi oldu. Cyril Despres, ikinci etabı lider tamamlayan isim oldu. Genel klasmana bakıldığında, Despres liderliği ele geçirdi. Kamaz ise kamyonlarda etabın

SAINZ'IN


2018 Dakar Rallisi'nin startını Peru Devlet Başkanı Pedro Pablo Kucyzinski 8 Ocak'ta verdi.

kazananıydı. Eduard Nikolaev lider bitirdi. Motosiklette Honda pilotu Joan Barreda en iyi süreyi elde etti ve genel klasman liderliğini Sam Sunderland'den aldı. ATV klasmanı büyük bir çekişmeye sahne oldu. Ignacio Casale liderliği korurken, Sergey Karyakain etabı liderin sadece 43 saniye gerisinde bitirdi.

3.Etap

Nasser Al-Attiyah Toyota ile bu etapta liderliği aldı. İkinci sıra ise Stephane Peterhansel'in oldu. Mini için işler yolunda gitmedi. Mini pilotlarından Mikko Hirvonen'in aracının arızalandığı ve Nani Roma'nın kaza geçirip yaralandığı etap nedeniyle Mini beklentilerin uzağında kaldı. Motosiklette ise Sam Sunderland üçüncü etabı lider bitirdi. ATV'de Ignacio Casale'nin üstünlüğü sürdü. Henüz ilk 3 etapta tüm klasmanlardan 43 aracın yarış dışı kalması yarışın ne kadar zorlayıcı olduğunu gösterdi.

4.Etap

Otomobilde Sebastien Loeb, Peugeot ile etabı lider bitirdi. Genel klasmanda ise Pe-

1'inci ve 3'üncü sıranın sahibi olan KTM, Dakar'ı domine etmeye devam etti.



Etaplar yarışçıları oldukça zorladı ve ölümlü olmayan birçok kaza meydana geldi.

terhansel liderliğini korumayı başardı. Kamyon klasmanında Kamaz pilotu Nikolaev'in liderliği sürdü. Motosiklette, lider Sam Sunderland'in kazası günün olayıydı. Pilot sırtından ağır şekilde yaralandı ve yarışa devam edemeyeceği açıklandı. Yamaha pilotu Adrian van Beveren liderliğin yeni sahibi oldu. ATV klasmanında ise 4. etapta Casale'nin liderlik serisine son veren isim Sergey Karkarin oldu.

5.Etap

774 km'lik etabın motosikletteki galibi Honda ile Joan Barreda oldu. ATV'de genel klasman lideri Sergey Karyakin kolu kırıldığı için yarıştan çekildi ve böylece Ignacio Casale liderlik koltuğuna oturdu. Beşinci etabın en hızlısı ise Nicolas Cavigliasso oldu. Otomobilde ise efsanevi ralli pilotu Sebastien Loeb'in yarış dışı kalışından sonra, Stephane Peterhansel lider olarak etabı tamamladı. Kamyonda ise Eduard Nikolaev, Kamaz ile etabı lider bitirdi.

6.Etap

313 kilometrelik bu etap ile birlikte yarış Peru'dan Bolivya'ya geçmiş oldu. Bu etapta Peugeot ile Carlos Sainz araç klasmanındaki en hızlı isim oldu. Kötü hava koşulları nedeniyle motosiklet klasmanında Peru'dan Bolivya'ya geçişteki 119 kilometrelik kısımda yarışılmadı. KTM pilotu Antoine Meo, etabı en hızlı tamamlayan isim oldu. Genel klasmanda ise Honda pilotu Kevin Benavide de bu etap sonunda lider oldu. ATV klasmanında Jeremias Gonzalez etabın lideri oldu. Pablo Casale ise etabı üçüncü bitirmesine rağmen genel klasman liderliğini sürdürdü.

7.Etap

La Paz-Uyuni arasındaki 425 km'lik etabı Carlos Sainz, Peugeot ile lider bitirmeyi başardı. Sainz, takım arkadaşı Stephane Peterhansel'in sorun yaşadığı etapta fırsatı değerlendirdi. Motosiklette, Honda pilotu Joan Barreda ise etabı lider bitirdi. Etabı ikinci sırada bitiren Yamaha pilotu Adrien van Beveren ise genel klasmanda liderliği ele geçirdi. ATV klasmanında etabın en iyisi ilk etap galibiyetini alan Axel Dutrie oldu.



Bolivya'daki seyirciler geçiş yapan yarışçıları coşkuyla selamlayarak heyecanı arttırdı.

8.Etap

Bu etap Bolivya'nın Uyuni ve Tupiza şehirleri arasındaki oldukça zorlu 498 kilometreden oluşuyordu. Motosiklette etabın kazananı Antoine Meo oldu. Genel klasman liderliğinde ise büyük bir çekişme vardı. Etap sonunda Yamaha pilotu Adrien van Beveren, Honda pilotu Kevin Benavides'in sadece 22 saniye önünde lider bitirdi. ATV klasmanında lider Simon Vitse oldu. Genel klasmanda Ignacio Casale liderliğini korudu. Otomobilde, Peugeot pilotu Carlos Sainz bu etap sonunda Toyota pilotu Nasser Al-Attiyah'in önünde liderliğini sürdürdü. Kamyon klasmanında etap lideri Kamaz ile Dmitry Sotnikov oldu. Sonikov'un takım arkadaşı Eduard Nikolaev ise genel klasman lideri olmaya devam etti.

9.Etap

Pazartesi günü gerçekleştirilmesi gereken etap, kötü hava koşulları nedeniyle iptal edildi.

10. Etap

373 kilometrelik Salta-Belen özel etabı ile Dakar'ın Arjantin ayağı da başlamış oldu. Peugeot pilotu Stephane Peterhansel etabı lider bitirmeyi başardı. Carlos Sainz'in genel klasmanda liderliği sürdü. Motosiklet klasmanında bu etap hiç beklenmedik bir sonuç ortaya çıkardı. Bu etapta, Adrian van Beve-



2016'nın galibi olan Iveco bu yıl podyum göremedi ve yarışı 4'üncü sırada bitirdi.

ren kaza yaptı ve birincilik mücadelesindeki Kevin Benavides, Toby Price, Joan Barreda ve Antoine Meo yollarını kaybetti. Bu durumu fırsata çeviren ve birinci olan isim KTM pilotu Matthias Walkner oldu.

11.Etap

Otomobilde etabın en hızlısı Toyota pilotu Bernhard ten Brinke oldu. Carlos Sainz genel klasman liderliğini sürdürdü. Kamyon klasmanında Federico Villagra liderliği Eduard Nikolaev'den aldı. MAZ Takımı'nın pilotu Sirhei Viazovich ise etabın en hızlı ismi olmayı başardı. Motosiklette, etabın en iyi derecesini KTM sürücüsü Toby Price elde etti. Bir diğer KTM pilotu Matthis Walkner ise genel klasmanda liderliğini sürdürdü.

12.Etap

Fiambala - San Juan arasındaki etap, motosiklet ve ATV klasmanı için uygunsuz hava koşulları nedeniyle iptal edildi. Otomobilde etabın en hızlısı Toyota sürücüsü Nasser Al-Attiyah oldu. Bu etabı 9'unculuk ile geçebilen Carlos Sainz ise genel klasman liderliğini Stephane Peterhansel'in önünde sürdürdü. Kamyonlarda Iveco sürücüsü Ton Van Genugten etabın en hızlısı oldu. Ancak genel klasmanda Kamaz ile Eduard Nikolaev'in liderliği sürdü.

13.Etap

Arjantin'deki etapta, otomobil sınıfının en hızlısı Toyota ile Nasser Al-Attiyah oldu. Etabı altıncı sırada tamamlayabilen Peugeot pilotu Carlos Sainz ise genel klasmanda liderliğini sürdürerek ikinci Dakar galibiyetine yaklaşmış oldu. Bir diğer Peugeot pilotu Peterhansel'in kazası ona yaklaşık bir saat kaybettirdi ve Peugeot'nun iki pilot ile podyum görme hayali suya düştü. Motosiklette, etabın en hızlısı Redbull KTM sürücüsü Toby Price oldu. Takım arkadaşı Matthias Walkner ise genel klasmanda liderliğini sürdürerek son etap öncesi zafere en yakın isim konumuna geldi.


Kamaz üst üste ikinci Dakar zaferine ulaştı.

14. Etap

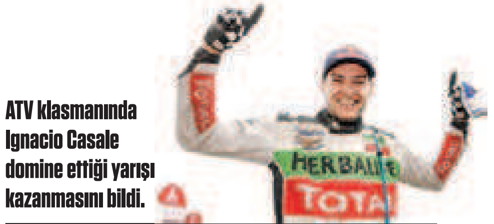
Heyecan dolu Dakar Rallisi, 120 km'lik 14. etap ile son buldu. Otomobilde Peugeot ile Carlos Sainz zafere ulaştı. Yarışa son kez katılacağını önceden açıklayan Peugeot da Dakar serüvenini şimdilik zaferle noktalamış oldu. Motosiklette, KTM pilotu Matthias Walkner zafere ulaşan isim oldu. 10. etapta rakiplerinin çok ciddi zaman kayıplarını değerlendirip birinciliğe yükselen Walkner, genel klasman liderliğini son etaba kadar sürdürmeyi başardı. Bu zaferiyle KTM üst üste 17'nci Dakar zaferini elde etmiş oldu. Kamyon klasmanında sürpriz olmadı ve Kamaz pilotu Eduard Nikolaev birinci oldu. Bu Nikolaev'in üst üste ikinci galibiyeti olurken, Kamaz kamyon klasmanını domine etmeye devam etti. ATV klasmanında Ignacio Casale beşinci etaptan beri lider götürdüğü yarışı zirvede bitirdi.

Yazı: Emre Güler


Toyota, Nasser Al-Attiyah ile 2'nci sıranın sahibi oldu.


Eduard Nikolaev, kamyon klasmanında Kamaz'ın hükümdarlığını sürdüren isim oldu.

Dakar Rallisi Kamyon Kategorisi Genel Klasman			
Sıra	Sürücü	Takım	Zaman
1	Eduard Nikolaev	Kamaz	54:57:37
2	Siarhei Viazovich	Maz	58:54:54
3	Airat Mardeev	Kamaz	60:20:11
4	Artur Ardavichus	Iveco	61:35:59
5	Martin Macik	Big Shock Racing	62:56:22



ATV klasmanında Ignacio Casale domine ettiği yarışı kazanmasını bildi.

Dakar Rallisi ATV Kategorisi Genel Klasman			
Sıra	Sürücü	Takım	Zaman
1	Ignacio Casale	Casale Racing	53:47:04
2	Nicolas Cavigliasso	Al Desert	55:25:56
3	Jeremias Gonzalez Ferioli	Consultores de Empresas	55:55:18
4	Marcelo Medeiros	Taguatur Racing	58:17:04
5	Alexis Hernandez	Alexis Hernandez Racing	58:25:57


KTM pilotu Matthias Walkner, motosiklette birinci oldu.

Dakar Rallisi Motosiklet Kategorisi Genel Klasman			
Sıra	Sürücü	Takım	Zaman
1	Matthias Walkner	Red Bull KTM	43:06:01
2	Kevin Benavides	Monster Energy Honda	43:22:54
3	Toby Price	Red Bull KTM	43:29:02
4	Aantoine Meo	Red Bull KTM	43:53:29
5	Gerard Farres Guell	Himoinsa	44:07:05


Otomobil sınıfında Carlos Sainz, Peugeot ile zafere ulaşan isim oldu.

Dakar Rallisi Otomobil Kategorisi Genel Klasman			
Sıra	Sürücü	Takım	Zaman
1	Carlos Sainz-Lucas Cruz	Peugeot	49:16:18
2	Nasser Al-Attiyah-Matthieu Baumel	Toyota	49:59:58
3	Giniel De Villiers -Dirk Von Zitzewitz	Toyota	50:32:59
4	Stephane Peterhansel- Jean Paul Cottret	Peugeot	50:41:47
5	Jakub Przygonski-Tom Colsoul	Orlen/X-Raid	52:01:42



TEST

BMW X3 xDrive20d

Tamamen yenilen BMW X3, dizel motor ve dört tekerlekten çekiş ile test sayfalarımızda.



SÜRÜŞ İZLENİMİ

HONDA CIVIC

Honda Civic'te sedan ve hatcback karoserler dizel motorla buluşuyor.



TEST

PEUGEOT TRAVELLER

9 kişilik "otomobil" Expert Traveller, detaylı testte ter döktü.



İNTERAKTİF

WWW.OTOHABER.COM.TR

Türkiye'nin en güvenilir otomobil portalı **www.otohaber.com.tr** Tamamen yeni içeriği, güncel haberlerİ ve dergi sayfalarına sığdıramadığımız ekstralarıyla rekorlar kırmaya devam ediyor.

İPHONE UYGULAMASI!

1- En yeni ve en güncel haberler, yenilikler ve sektörün konuşulan konuları.
2- otohaber editörlerinin yorumlarıyla oluşturulan otohaber Garajı videoları.
3- otohaber TV, yazarlar, foto galeriler, otomobil fuarları, otomotiv sektörüne ve otomobillere dair herşeyi otohaber iPhone uygulamasıyla takip edebilirsiniz.

SMS UYGULAMASI!

otohaber Dergisi hakkındaki görüşleriniz için **OTOHABER** yazıp bir boşluk bırakın ve yorumunuzu ekledikten sonra **4122**'ye kısa mesaj atın. Tüm operatörlerden **4122**'ye mesaj atabilirsiniz. Ücretlendirme tüm operatörlerden servis 1,60 TL olarak ücretlendirilir. **MH: 0216 531 73 73**


www.facebook.com/otohabercomtr


twitter.com/otohaberdergisi